



jernbanen

2

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

APRIL 1994



I redaktørstolen: Jan Forslund

Atter et blad er på banen, nye 32 sider med masser af læsestof af den sædvanlige cocktail mellem dansk og udenlandsk - historisk og aktuelt.

I dette nummer, som er søgt fremskyndet grundet påskeferie i såvel trykkeri som redaktion, er der grund til at fremhæve arkitekt Per Gadegaards glimrende artikel om vores store »stationsarkitekt« Heinrich Wenck. Det er sjældent vi får manuskripter indenfor den del af vores hobby, men så absolut en side, der skal forkæles, når nogen ofrer fritiden med at gå i dybden med stofområder, som traditionelt regnes for lidt tørt.

Fredericia er temaet på de første fire sider; dels i form af en beretning fra aktiv tjeneste,

dels i form af tre pragtfotos fra Poul Thiesens gigantarkiv til serien »Det gamle fotografi«.

Apropos fotos, så må vi i redaktionen atter efterlyse gamle som nye billeder fra læserne - til illustrationsbrug her i bladet. Også nye artikler skal snart efterlyses. Efter et år med rekord i modtaget stof, har der i det sidste kvartal været lidt tomt i de to redaktørers postkasser.

I efteråret efterlyste vi en tredje redaktør, da arbejdet simpelthen er for stort til to personer med 37 timer på et arbejdsmarked. Efterlysningen gav intet resultat. Men vi håber en dag at blive ringet op af een eller flere interesserede, som vil få en varm og kammeratlig velkomst.



34. årgang nr. 2, april 1994

jernbanen

Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund
Anders Riis (ansv.)

Adresser - se bag i bladet.



Indhold

DJK ledersiden	35
Hjemsted Fredericia	36
Det gamle fotografi (11)	39
Ved Bommen (8)	40
H. Wenck, arkitekt i topklasse	41
Hvad glaspladen gemte	48
The Toy Train	49
Jernbanenyt - kort fortalt	50
• DSB-nyt	50
• Færgerenyt	53
• Privatbanerne	54
• Veteranbanerne	56
Læserbreve/Boganmeldelser	60
DJK nyt	61
Ordhunden	64

Nr. 3 ventes udsendt ca. 20. juni 1994.

Tidsfrister:

Sidste frist for stof til nr. 3/94 - 1. maj 94.
Sidste frist for stof til nr. 4/94 - 1. juni 94.

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avis-postkontoret den 8. april 1994.

Forsidetema

»Gods på skinner« blev forsidestof i de fleste aviser efter den meget overraskende folkeafstemning i Schweiz, hvor et flertal af befolkningen sagde nej til »gods på vejen« efter en aftrapningsperiode på ca. 10 år. Også Østrig »piver« over støj, forurening og meningsløs anvendelse af ressourcer til infrastruktur på vejnettet. EU opprioriterer »gods på skinner«, men man fornemmer alligevel, at man helst vil »gå på to ben«, og støtte begge transportsystemer.

Vi foretrækker skinnevejen - visualiseret i tre kraftfulde billeder. På forsiden tordner MY 1128 (netop solgt til Sverige) afsted nær Lunderskov i 1990, og ovenover sagtnet MY 1105 og MX 1028 farten efter endt dont ved ankomst til Fredericia 17. juli 1982. Begge fotos Mogens Duus.

Her til venstre varmes op ved Lersøen, inden to DanLink-slæbere får klarsignal mod Rødby. Mon ikke der er et par vogne til Schweiz? Foto april 93 af Jan Forslund.

Når røgen har lagt sig

DJK's generalforsamling den 13. marts var en af de livligste og mest velbesøgte, vi har oplevet i flere år.

93 stemmeberettigede medlemmer var mødt frem og mange tog ivrigt del i debatten. Mange nye og yngre ansigter sås blandt forsamlingen, og det lover godt for vor forenings fremtid.

Der er ingen tvivl om, at det var udsigten til kampvalg om bestyrelses- og suppleantposterne samt et forslag om i 1995 at henlægge generalforsamlingen til vest for Storebælt, evt. i Odense, der denne gang lokkede flere medlemmer frem til generalforsamlingen i København end sædvanligt.

Om vi skal afholde generalforsamling skiftevis i København og vest for Storebælt har været diskuteret for både på generalforsamlingerne og i hovedbestyrelsen. Heller ikke denne gang kom det til nogen egentlig vedtagelse herom. En vejledende afstemning viste dog, at et flertal mener, at generalforsamlingen fortsat bør afholdes i Kbh., der er foreningens hjemsted efter lovene, medens et ret stort mindretal omvendt gerne så, at man hvert andet år kunne tilgodese med-

lemmer bosat vest for Storebælt ved at afholde generalforsamlingen i f.eks. Odense.

Bestyrelsen bør tage disse tilkendegivelser til efterretning, idet man nok ikke slipper for at tage konkret stilling til, hvordan man kan imødekomme den del af medlemmerne, der fortsat vil plædere for, enten at generalforsamlingen afholdes vest for Storebælt hvert andet år, eller at medlemmer fra den del af landet på anden måde kompenseres for den tid og de udgifter, de må anvende på at rejse til København.

Valgene til bestyrelsen, hvor 3 af de sidende genvalgtes, gav i øvrigt det for nogle overraskende resultat, at et af vore helt unge medlemmer Søren Bay med solid opbakning fra en kreds af yngre medlemmer blev valgt ind og vil være rede til at påtage sig nødvendige arbejdsopgaver i bestyrelsen.

Også om suppleantposterne var der kamp lige til strengen. Her nyvalgte Alf Blume, medens Poul Kaspersen opnåede genvalg. Ebbe Makholm måtte forlade bestyrelsen, og de af bestyrelsen opstillede to nye kandidater Knud Thomsen og Ole Olsen opnåede heller ikke valg.

LEDER

Af Bent Jacobsen

For de gamle som faldt er der ny overalt. Fornyelse og meget gerne fornyelse skal der til før eller siden. Der er derfor grund til at se positivt på valgresultatet. Nu er det så op til de nyvalgte at indfri deres vælgeres og den øvrige bestyrelses forventninger til dem.

DJK står i de kommende år overfor ny store udfordringer. Et af de tunge spørgsmål er: »Hvad vil vi med vores forening, og hvordan skal vi nå vore mål«, eller »Hvordan sikrer vi, at DJK også kan gå ind i næste århundrede som en livskraftig forening, der kan samle brede kredse af jernbaneinteresserede.« Disse spørgsmål bør vi begynde at diskutere allerede nu inden næste års generalforsamling. Debatten kunne passende føres her i »Jernbanen«.



DJK

en forening, der arbejder

DJK er også generalforsamlinger, hyggelige medlemsmøder, udfugter og søndagsture på de mange DJK-veteranbaner o.s.v. Men for de mange aktive er DJK også ensbetydende med et stykke arbejde, der skal gøres, for at »facaderne« fungerer. Et arbejde, der heldigvis i de fleste tilfælde opbæres af glæde, kammeratskab og ...resultater.

På Bloustrødbanen er man langt med realiseringen af planerne om en bane helt op til Bloustrød Kro på Kongevejen. Billedet fra oktober måned 1993 viser hvor langt - og som det ses har man tilmed fået vejoverskæring med alt hvad dette indebærer. Fra vejskæringen er der kun ca. 300 meter op til Kongevejen. Foto: Jan Forslund.

Christian Hingelberg fra Mariagerbanen har forevigtet en anden side af DJK's virkefelt. »Der lyttes efter mislyde i AHJ M1 5203's banemotor af Ib Bundgård«, skriver fotografen på bagsiden af billedet. Tja - en forening uden mislyde er måske et for stort ønske, men det hjælper nu når der skal trækkes i arbejdstøjet.

□/Jan Forslund



De stemningsmættede Fredericia-fotos, som ledsager denne artikel, skyldes Poul Thiesen. Det gælder også billedet fra den gamle banegård side 38 (skønt PT dog af gode grunde ikke selv har taget det). - Her damper N 205 med Godstog i december 1965 forbi den nu nedlagte post 2.

Hjemsted Fredericia

Brudstykker af en jernbanemands erindringer - et indlæg i den fortsatte serie om minder fra aktiv tjeneste.

Af E.H.B. Møller

Min jernbaneinteresse stammer helt tilbage fra 1924, da jeg begyndte i skolen i Fredericia som 6-årig. Min far var ansat ved DSB-lokomotivremisen i byen, denne remise lå ikke langt fra min første skole i Slesvigsgade. Fredericia var dengang et stort trafikknudepunkt, »porten til Jylland«, med jernbanetrafik mod nord, syd, øst og vest (samt færgeoverfarten Fredericia-Strib) - som det i øvrigt også er i dag trods store indskrænkninger i forhold til tidligere.

Jeg kom ofte i den gamle remise, hvor min far var arbejdsmand; dengang var de ikke tjenestemænd! Han læssede kul til maskinerne, pudsede og smurte m.v. efter pudserformandens anvisning. Vi familiedemedlemmer havde lov til - jeg tror engang om ugen - at få et dejligt bad i remisen. Vi havde jo ikke bad derhjemme dengang. Jeg havde en ti år ældre broder, som blev udlært slagtersvend. Men han blev hurtigt arbejdsløs (i 30'erne var der ca. 250.000 le-

dige) og kom så ind til remisen som far og kørte også som ekstrarfyrbøder en tid; senere blev han vognopsynsmand. (Han døde desværre i 1972, 64 år gammel.)

Med DSB i tankerne

I april 1932 blev jeg konfirmeret og gik snart derefter ud af skolen. Far spurgte mig, om jeg kunne tænke mig at prøve landbruget, for, som han sagde, var der ikke meget ved en læreplads, når man blev arbejdsløs efter læretiden. Jeg kunne jo prøve et halvt år til at begynde med. Når jeg blev rigtig voksen, blev der nok også en plads til mig ved DSB - hvor nu både far og bror tjente. Jeg var så ved landbruget fra 1932 til 1937 på tre gårde i Erritsø, som dengang var et landsogn, men i dag hører under Fredericia kommune og er et område med megen bymæssig bebyggelse.

I 1937 blev jeg soldat i Randers og gjorde tjeneste som dragon (endda til hest som en af de sidste ved Jyske Dragonregiment). Da jeg rejste hjem fra soldatertjene-

Togfører E.H.B. Møller, som døde i 1992, hørte til dem, for hvem arbejdet var mere end bare et levebrød, og han bevarede som pensionist sin jernbaneinteresse. Et udslag heraf var, at han til glæde for »jernbanen«s læsere nedskrev nogle af sine oplevelser, bl.a. fra tiden under 2. verdenskrig. De er med til at tegne det mangesidige billede af livet på og ved danske jernbaner. EHBM, som var nummer fire i en søskendeflok på fem, blev født 1918 i Fredericia. Familien var flyttet hertil fra Randers, hvor faderen også havde arbejdet ved DSBs lokomotivremise. For god ordens skyld bemærkes, at der er foretaget en let redigering af teksten; navnlig er visse oplysninger i det brev, der danner ramme om erindringsglimtene, udeladt, da de må anses som lidt for private til »jernbanen«s læserkreds. Til gengæld videregives et særdeles relevant tip; som en god kilde til viden om ældre tiders forhold har EHBM peget på en lille bog af P.D. Pedersen (ligeledes forhenværende togfører): Et liv i arbejdet, udgivet 1954 af Nationalmuseet.

Poul Wind Skadhauge

sten i efteråret 1938, stod jeg efter aftale med min far af toget i Århus, hvor han tog imod mig. Vi gik så op i daværende 2. distrikt og lagde en ansøgning ind; jeg husker, at jeg blev synsprøvet og fremviste min soldaterbog. Ja, så ville man sende bud, når der eventuelt blev brug for mig. Far og jeg tog hjem og ventede.

Ind ved banen

Jeg ernærede mig ved forskelligt: havegravning og en tid som bagerikarl, og så til julen 1938 fik jeg en henvendelse fra DSB, Fredericia station, om hjælpearbejde i juletravlheden. Jo tak, så havde jeg da et «ben» indenfor i etaten. Efter juletravlheden var jeg igen hos bageren, indtil sidst i april 1938. Da fik jeg tilbud om at blive antaget som stationsarbejder på Fredericia station. Ja tak, så var min lykke gjort. Nu skulle jeg gøre tjeneste på den mægtige Fredericia station fra indkørsel i nord til den store rangerbanegård og hovedstation, med signalposterne 1, 2, 3, 4 og 5, lokomotivremise, personvognsdepot osv. samt havnebanen, der førte helt ned til svovlsyrefabrikken.

Jeg begyndte med at lære stationer på remse, alle DSBs og de vigtigste privatbanestationer. Lærte omlæsning, rangering på alle områder samt rejsegodsbetjening. Februar 1942 blev jeg ansat som portør på rangerbanegården og lærte betjening af post 3, 4 og 5. Og så søgte jeg ind på togbetjentskolen. Nå da da, min foresatte på rangerbanegården ville næsten ikke anbefale mig, da jeg nu lige var blevet færdiguddannet der, men han gjorde det dog!

Lissom den var der...

Under den tyske besættelse fra 9. april 1940 var der tit noget, der var besværligt og ubehageligt, til andre tider også anledning til moro.

En lille hændelse fra min tid på rangerbanegården i Fredericia: Jeg »styrede« med håndbremsen et vogntræk under nedløb ved post 4. Det bestod af fladvogne lastet med tysk krigsmateriel, og der var mandskab med på hver vogn. Vejret var godt, så de tyske soldater beskæftigede sig med pudse- og rengøringsarbejde. Da trækket var på plads, gik jeg op langs vognrækken tilbage til post 4 og lagde da mærke til, at en soldat havde lagt sin skobørste på vognkanten. Jeg så mit snit til at tage den, uden at han så det. Stående ved post 4 så vi så manden vende sig efter børsten, måbende og søgende. Først da han bemærkede vores grin og latter, blev han klar over sagens sammenhæng, ha-ha!

Det kunne være gået galt

Togbetjentskolen klarede jeg rimelig godt, og 1. april 1944 blev jeg så ansat som togbetjent i Brande. Der var mest udenbys personale ved togtjenesten dengang; jeg husker en god del togførere fra København. Jeg og andre søgte tilbage til vort hjem-



R 946 - i dag museumsmaskine - får en svingom i juli 1964.

sted, jeg til Fredericia igen. Men jeg var i Brande 13 måneder, frem til 1. maj 1945, og fik mange både triste og morsomme oplevelser under min tjeneste der. Vi havde de højhalsede og skrånappede uniformer til togtjeneste.

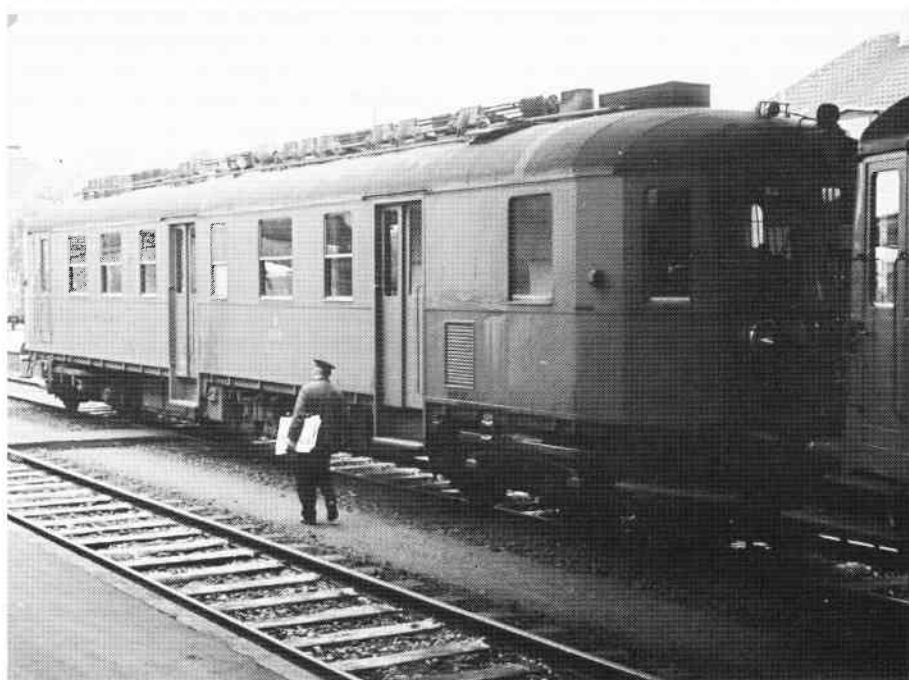
En dag gjorde jeg tjeneste i et persontog til Silkeborg, bl.a. med stop i Hjøllund, hvor der dengang var ammunitionsdepot for den tyske værnemagt. Toget bestod af damplokomotiv samt en CU-vogn og en CSS-vogn. Vi havde tjenestekupé i CU'eren; der havde to tyske officerer anbragt sig. Det var vi utilfredse med, da der var god plads i CSS'eren. Togføreren bad mig prøve at få dem ned i CSS-vognen. Da jeg talte nogenlunde tysk, gik de derned. Den ene var særlig beruset; de skulle imidlertid af i Hjøllund, hvad vi var nærvæd at glemme. Men ud kom de

dog, efter at vi var standset igen. Og da en dør gik op, fik vi ellers læst og påskrevet; den mest ædru af dem kom mod os, mens han knappede sit revolverhylster op. De troede, vi med vilje ville køre for langt med dem; det var dog ikke vor mening, kun en forglemmelse. Men vi startede omgående og slap da for videre tiltale.

Af sted med ambulancetoget

En anden gang kørte jeg en tur til et brunkulsleje, ikke Søby, som var et helt »Klondyke«, men et andet, der lå mellem Tyregod og Brande; jeg husker ikke lige navnet nu. Da jeg kom ind hen på aftenen, var jeg den eneste togmænd på stationen, og der skulle afsendes et ambulancetog, som var stationeret i Brande. Der var sket sabotage på

Mo 555 selvanden - og med frontrudegitre - på personbanegården i juli 1964.





Den i sidste afsnit nævnte (og til 1961 endnu eksisterende) gangbro over Fredericias gamle sporterræn på en optagelse fra ca. 1905. Det solide signalhus anes til venstre, i midten ses Hs 403. Til højre uden for billedet lå den lokomotivremise, som er omtalt i artiklens indledning. Se også gangbroen på nederste foto side 39.

sporet lige nord for Herning station. Så, nu var gode råd dyre - hvad var det nu, jeg lærte på skolen: tænde lys, tæpper og m.m.m. Nå, vi kom afsted mod Herning, der var indkørsel, men ikke en sjæl på perronen. Jeg henvendte mig på kontoret: Bare rolig, det meste er ordnet af Falck, men du kan godt køre derud og tage de bageste vogne, som står på sporet endnu, med herind!

Jeg skulle jo se miseren. Hvilket syn! Det var gået ud over en tysk militærtransport, på vej med tvungne polske soldater, der skulle have været til Norge. Maskinen lå på siden og havde skubbet sporet med svelterne hængende på, i en stor bue foran sig og vendende bagud igen. Forrest var en dansk E-vogn nogenlunde o.k. Men derefter lå en tysk E eller personvogn sammentrykket, og flere kreaturvogne var uden understel; vognkassen stod på jorden. Deri havde soldaterne opholdt sig.

En af dem fortalte mig, at han var kravlet ud af en af de små lemme som fandtes i det nederste hjørne af vognsiden!

Jeg fik et par soldater med ind til Herning. Og der var en soldat på perronen med bind om den ene hånd. Han beklagede sig højt, og jeg tog ham med over på stationens kontor, hvor jeg bad om at få ham på sygehuset. Ham? Nej, nej, han er lige kommet deroppefra. Han var blevet så glad for maden og behandlingen, at han ville derop igen!

Hjem til fridag

Når jeg skulle have fridag, tog jeg gerne toget hjem til Fredericia dagen før og op igen dagen efter, men en dag, da jeg skulle hjem

og stod og ventede på toget ved aftenstide, sprængte sabotørerne; det var først mod Ejstrupholm, så mod Herning, endelig mod Grindsted. Nå, der var da åbent mod Vejle og Fredericia endnu. Men inden vi kom af sted, blev sporet dernedad også sprængt.

Hvad nu? Jo, ud på landevejen og på tommelfingeren til Vejle, hvor der kom et godstog fra Århus til Fredericia. Det skulle dog ikke standse, men have en meddelelse overrakt. Jeg stod parat og ventede på, at togpersonale-vognen kom frem, så jeg kunne springe på. Men så blev farten sat op, og jeg måtte springe på en godsvogn. Det var en tysk med kukkasse (bremsekupe) uden vinduer til læ; det var vinter og koldt, uha! Nå, på Munkebjergbakken kørte toget ikke hurtigere, end at jeg ville prøve at komme ned og vente på at springe på togpersonale-vognen. Inden jeg sprang af, opdagede jeg dog en bevæbnet tysk vagtsoldat. Så jeg kom op igen og prøvede til den anden side. Men det var det samme, så jeg blev, hvor jeg var, og kom hjem til fridag!

Tjeneste i Fredericia

Fra maj 1945 var jeg tjenestegørende som togbetjent i Fredericia, under 4. trafiksektion, pudsigt nok under min »halvfætter«, trafikinspektør Plan (hans moster var min stedmor). Årene gik, og vi fik de nye, mere moderne mørke uniformer med revers osv. De var mere behagelige!

I 1949 blev jeg udnævnt til jernbanepakmester (stillingen findes ikke mere) i Esbjerg. Jeg var snart heldig at bytte mig tilbage med en kollega, som gerne ville til Es-

bjerg, så jeg nøjedes med 5 1/2 måned. Ja, det var dampetid - og MO-tid. Vi kørte rangerende og godsomlæssende tog dengang, med togfører, pakmester, togbetjent og en, to eller tre bremsere (ekstraarbejdere).

I 1957 kunne jeg være blevet togfører, men i Frederikssund. Nej tak! Jeg ventede så i et år og blev udnævnt til togfører i Fredericia 1958. Hvilket hverv jeg så bestred til 1979. Da havde jeg efterhånden pådraget mig en slem slidgigt i hofter og knæ. Jeg havde det held at opnå 40 års jubilæum 1. juli 1979, ganske vist under en sygemelding, men blev så afskediget 31. august 1979 pga. svagelighed. Ville gerne have fortsat nogle år endnu, men det var umuligt at udholde for smerter.

Glem ikke

Jeg fortalte i begyndelsen, at min far arbejdede ved den gamle DSB-remise i Fredericia. Den lå lige op til Holstens Bastion, hvorfra der førte en bro over jernbaneterrænet ved Fredericia gamle station. Holstens Bastion har gennem mange år givet plads for mindelunden for omkomne jernbanemænd, hvor der også er et særligt minde over dem, der som jernbanesabotører gav deres liv for Danmark. Dette sted besøger jeg med mellemrum. Der er alt for få, som kommer der; nogle DSB-ansatte aner vist ikke dets eksistens; det er en skam!

Foran Holstens bastion står i øvrigt damplokomotivet E 987 (se foto side 42 i »jernbanen« nr. 2/1983). Det blev givet til byen, mens forhenværende togfører Richard Pedersen var dens borgmester. □

Det gamle fotografi (11)

Fredericia Vold



Af Poul Thiesen

Disse tre billeder forestiller ikke blot Fredericia gammel station (1866-1935) - de er taget præcis samme sted, nemlig fra Fredericia Vold, hvor DSBs Mindelund ligger i dag.

Der er godt 50 års forskel på det ældste og det nyeste billede, og de kan med fordel studeres når man læser artiklen »Hjemsted Fredericia«.

Det ældste billede er fra banegårdens »ungdom« i 1870'erne. Det andet er fra 1890'erne, og det nyeste er fra 1920'erne.

Det gamle billede viser med tydelighed det spartanske spornet. Der går kun to spor gennem voldpartiet og ind til stationen. Til venstre skimtes den bygning, der husede trafiksektion og maskinsektion - en bygning, som DSB forlod i 1935. Den lejes ud som husvildebolig og blev nedrevet så sent som i 1960'erne.

I øvrigt gav jernbanen og den danske hær hinanden grå hår i hovedet. Sporene blev jo ført ind gennem volden. Hvad skulle man gøre ved en sådan åbning, hvis projekterne kom ingen?

Enden på det hele blev, at der inden for volden (hvor rundremisen senere opførtes) blev lagt en gevaldig jorddyng. Den skulle kunne puttes i »hullet«, hvor banen gik ind gennem volden. Dermed kunne Fredericia Vold retableres igen, hvis der blev ufredstider. Men det blev der - som bekendt - ikke mere i det århundrede.

Det andet billede fra 1890'erne viser en betydelig mere udbygget banegård. Bemærk blokposten til højre i billedet. Et par damer med paraply passerer jernbanen, idet der midt på banegårdens areal var en overkørsel med bomme.

Bagerst skimtes igen de gamle sektionsbygninger. Bag sektionsbygningen ses det store tag fra hallen, der gik mellem banegården og færgenhavnen, og hvor alle rejssende til og fra færgen skulle passere.

Lokomotivet, der ses til venstre, er en af de dengang så nye A-maskiner. Det er A 157.

Det sidste billede er fra 1920'erne. Her er den mest markante ændring, at overkørslen er fjernet. I stedet er der opført en gangbro tværs over banearealet. Den hed ganske officielt Luftbroen, - men i daglig tale kaldtes den aldrig for andet end Sorte Bro, fordi den var gevaldig snavset på grund af lokomotivernes røg.

Også Sorte Bro overlevede gammel banegård. Den blev bevaret helt til 1961, hvor den blev nedrevet, da DSB og Fredericia kommune ikke kunne blive enig om, hvem der skulle vedligeholde den.

Inden den blev nedrevet, var den dog



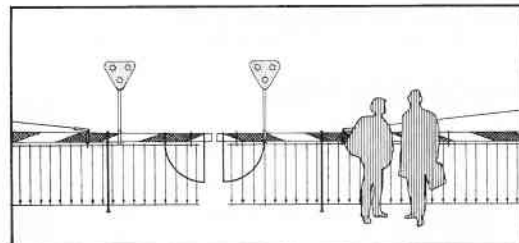
blevet flittigt brugt - også i nyere tid. Som bekendt blev det meste af gammel banegårdens spornet bevaret som godsbanegård. Som sådan findes spornettet endnu. Det var yndet af drenge at stå på broen og lade

sig indhulle i tæt røg, når Q- og F-maskinerne rangerede nedenunder. □

Billedarkiv: Poul Thiesen.
Fotos: Statsoverofficiant Storm.

Ved Bommen (8)

Den aktuelle artikelserie, hvor redaktionen interviewer en person med tilknytning til jernbanens væsen. Denne gang talte vi med Finn H. Madsen, som i snart en menneskealder har arbejdet og levet for Museumsbanen Maribo-Bandholm.



Interviewer: Jan Forslund

- Du kan i år fejre 25 års jubilæum sammen med Museumsbanen. Kan du i korte træk fortælle om hvordan du oplevede banens fødsel?

- Min interesse for Museumsbanen blev født ved at Birger Bruun - et kendt ansigt i hovedbestyrelsen, og min fætter - på daværende tidspunkt stod i lære som smed, og derfor skulle på smedeskole på Fyn, opdagede en annonce i en lokal avis, hvor Museumsbanen søgte personale til alt forefaldende arbejde.

Det var lige sagen for en knægt som mig på bare femten år.

Efter ankomsten til remisen i Maribo fik vi en kort orientering om, hvad der foregik, for derefter at blive sat igang med at banke rust af på en undervogn. Selvom det ikke er det mest sjove at banke rust, tog man alligevel af sted til Maribo den næste weekend, og det har jeg nu gjort i 25 år. Ja, det vil sige, at jeg bosatte mig i Maribo for 14 år siden i et af Lollandsbanens nedlagte ledvogterhuse, så jeg har en stor fordel frem for mange andre, som kommer langvejs fra.

- Hvordan markeres jubilæumsåret?

- Jubilæumsåret markeres flere gange i løbet af sæsonen med masser af forskellige aktiviteter. Der er nedsat et jubilæumsudvalg, som har haft til opgave at opsoge andre veteran- og museumsklubber for at høre, om disse var interesseret i at være med til at markere Museumsbanens jubilæum. Det har vist sig at være en rigtig god idé, da stort set alle er kommet med positive tilbagemeldinger. Det eneste jeg yderligere vil fortælle i forbindelse med jubilæet er, at der bliver meget at gøre og se på i den kommende sæson, og jubilæumsudvalget vil komme med en endelig plan over de forskellige aktiviteter, der løber af stabelen i løbet af sæsonen (se side 58/red.).

- Du er en af hovedpersonerne i MJBs støtteforening. Hvori består arbejdet, og hvordan er status m.h.t. aktiviteter, planer m.m.

- Jeg står ikke i spidsen for støtteforeningen, »hr. redaktør«, men er menigt medlem af bestyrelsen, og af praktiske årsager har jeg støtteforeningens adresse. Men jeg har da været med fra starten af støtteforeningen, og det var selvfølgelig en stor dag, da vores vognhal blev en realitet. Arbejdet i støtteforeningen er ikke den store byrde, men vi holder selvfølgelig en del møder om



Finn H. Madsen (th) i en af de få hvile- og hyggestunder der heldigvis også er, når man driver veteranbane. Ellers kunne man heller ikke fortsætte på 25'ende år.

året, og sidst, men ikke mindst, er der vores årlige skovtur, hvor der sidste år var ikke mindre end 70 mennesker med.

- Kan du kort beskrive arbejdet i driftsudvalget?

- Vi er syv personer i driftsudvalget og een suppleant. Der bliver afholdt 7-10 møder pr. år, og arbejdet består i, når vi har konstitueret os, at man får ansvar for et eller flere arbejdsområder eller opgaver - til man er på valg igen til personalemødet i efteråret.

- Hvor meget (fri)tid bruger du på Museumsbanen?

- Da jeg startede, og til jeg flyttede hjemmefra, brugte jeg nok omkring 40 weekender om året. Nu da jeg har fået hus og er blevet ældre, må jeg desværre nøjes med 30-35 weekender om året, og så kan det ske, at jeg derudover bruger en del hverdagsaftener.

- Nogle højdepunkter i de 25 år?

- Det med højdepunkter er meget vanskeligt, da der har været mange igennem de 25 år, men nu da du fritter, må det nok være arbejdet med at projektere vores vognhal og følge det, lige til den var færdig og indviet. Glæden var jo dobbelt stor for mig, da jeg både er med i støtteforeningen og i banens driftsudvalg. Det andet jeg vil nævne er istandsættelsen af damplokomotivet LJ nr. 20. Det havde ikke været ude at køre i

30 år. Bare det at være med til at sætte sådan en gang rustent jern istand og få lov til at tænde op i kedlen først, og se at der kom liv, det er ikke til at beskrive - det skal opleves.

- Nogle ønsker for fremtiden?

- Jeg håber, at vi hurtigst muligt får skabt økonomisk baggrund for at bygge vognhal nr. 2 og få det sidste af vores gamle og uerstattelige materiel i hus. Samtidig håber jeg, at interessen for Museumsbanen vil vokse, da der på nuværende tidspunkt godt kunne bruges flere aktive medlemmer.

- Er Museumsbanens »opland« stort nok?

- Både ja og nej, og jeg ved jo hvor du vil hen. Jeg kunne godt tænke mig, at der kom flere mennesker til Maribo. I »gamle« dage væltede det ind med arbejdsivrige folk fra København og omegn. I dag kommer der desværre ikke så mange folk fra København, men jeg tror ikke, at det er interessen, der er væk. Det er simpelthen blevet for dyrt at rejse til Maribo. □

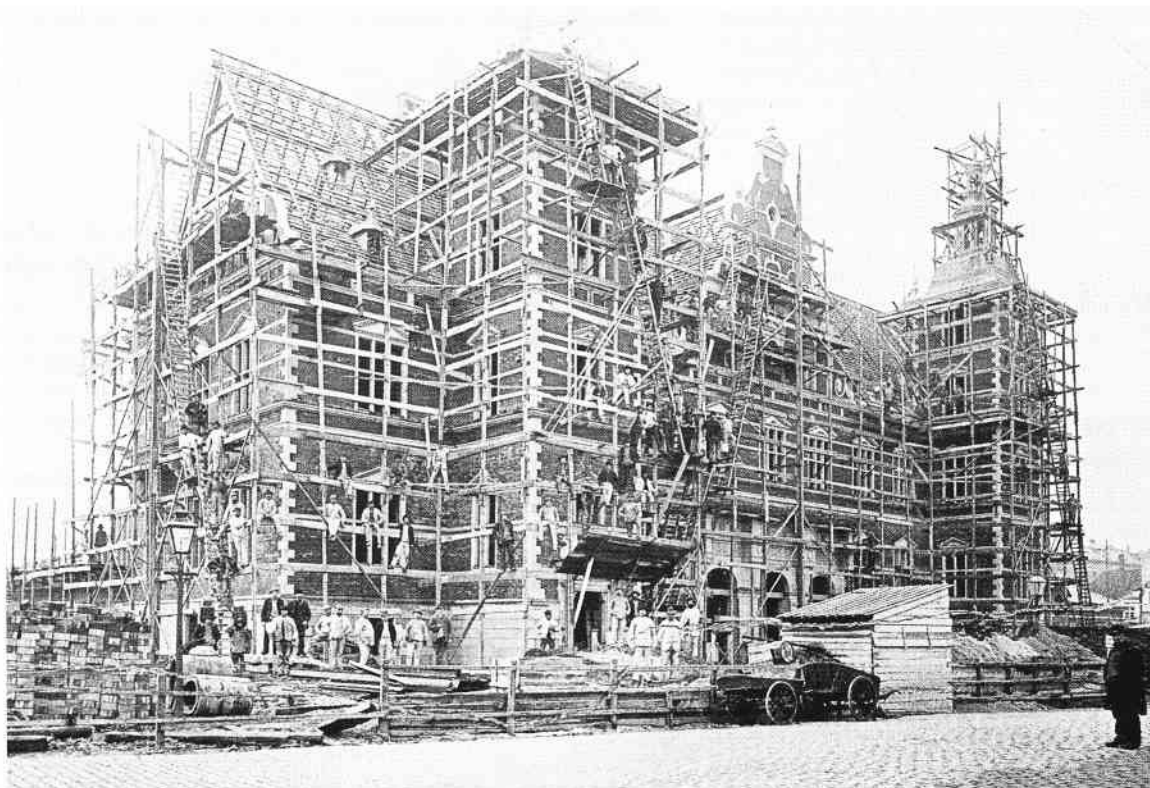
Annonce

Danske jernbanegodsfrimærker

købes, alt har interesse!

Samlerbørsen, Jacobys Allé 2-4,
1806 Frb. C, tlf. 33 25 40 22

Helsingør station
under opførelse i
1891. En slotsagtig
station til en by
med slotte og
ansigt mod verden
udenfor. I tresserne
blev bygningen
noget skæmmet af
færgeterminalen,
men er senest
renoveret og
moderniseret i en
stil som er ærbødigt
overfor den 103 år
gamle bygning,
men som samtidig
er moderne og
funktionel.
Postkort/arkiv Poul
Wind Skadhauge.



H. Wenck 1851-1935

- *Netop berømt i Peter Olesens udsendelse i TV2 om jernbanebygningernes arkitektur. Dansk jernbanearkitektur når det er bedst - og var bedst.*

Af Per Gadegaard

Hvem var denne H. Wenck?

Han hed Heinrich Emil Charles Wenck og kaldte sig Henry Wenck.

H. Wenck kan med sikkerhed føre sin slægt tilbage til 1645 og fortæller i den Slægtsbog, han udarbejdede og udgav i 1928, at det er sandsynligt, at slægten kan følges tilbage til kong Christian II's sekretær, *Secretarius Regius*, mester Hans Wenck, der var i kongens tjeneste 1518-21.

Wenck's familie

Familien stammer fra Slesvig-Holsten. H.W.s bedstefar, **Johann Mathias W.** var født i 1773 og fra Hamborg, J.M.W. går i »dansk Krigstjeneste som Musketeer ved det hollandske Infanteri Rgmt.« i 1792. J.M.W. gør sig gunstigt bemærket, i 1820 bliver han Ridder af Dannebrog, men han stiger efter egen mening for langsomt i graderne. 1826

har han nået slutstilling som »Kaptajn«. I ægteskabet med Anne Magdalena Albrecht blev der født 3 piger og 5 drenge.

J.M.W. dør 86 år gammel i 1859. 3 af sønnerne blev sendt til en officersuddannelse på Landakademiet i København. Den ene af disse var H. Wenck's far, den senere konsulent i jernbanesager, **Heinrich Theodor W.**, født 24. okt. 1810 i Burg.

Heinrich Theodor W.'s militære løbebane begyndte 1826, hvor han blev Landkadet, H.T.W. avancerer, og i 1831 udnævnes han til Secondlieutnant ved 1ste jydsk Infanteri-Rgmt. Året efter fik han afgang fra den kongelige Højskole som Premierlieutnant i Ingenieurkorpset. Heinrich Theodor W. fik ansættelse ved Fæstnings- og Bygnings-tjenesten i København og senere Rendsborg.

1. aug. 1837 gifter H.T.W. sig med sin første hustru, den 24-årige, Ursula Marie Holbeck. Hans unge hustru døde to år senere.

1839 overgik H.T.W. til Veitjenesten, der var underlagt ingeniørkorpset, og her forblev han med korte afbrydelser til, han opførte i tjenesten.

H.T.W. blev forfremmet flere gange frem til 1860, hvor han er blevet »Oberstlieutenant«. 1864 overgår han til reserven og udnævnes til »Oberst à la suite« og sluttelig i 1879 til General à la suite.

3. feb. 1842 gifter H.T.W. sig med den 6 år yngre, Waller Jenny Johanne Louise Pacht, født i 1816 og datter af Kammerråd, Amtsfoged i Møln, Johann Christoph Ludwig Pacht. Samme år får parret deres 1. søn, i 1844 nok en søn og i -46 en datter.

H.T.W. deltog i krigen 1848-49 som kaptajn og blev for sin indsats Ridder af Dannebrog, den 9. sept. -49. I Århus fødtes 10. marts -51, **Heinrich Emil Charles Wenck**, som blev fulgt af nok en bror og en søster i henholdsvis -52 og -55. H.T.W. arbejdede ved Veitjenesten i Hertugdømmerne 1839-42, i Kongeriget 1842-52 og 52-63 var H.T.W. stabsofficer ved Veitjenesten i Holsten og Lauenborg.

Fra 1855-63 var H.T.W. kongelig Kommissarius for Altona-Kieler Jernbane og dens sidebaner. Familien bor først nogle år i Altona og flytter siden til Kiel.

På grund af krigen i 1864 beordres H.T.W. til København, og i en alder af 54 år tildeles han en civil stilling som indenrigsministeriets tekniske konsulent i jernbanesager. Samtidig blev han medlem af direktionen for De Sjællandske Jernbaner (fra 1885, Statsbanerne).

Heinrich Theodor W. var formand for kommissionen af 1872 til bedømmelse af de indkomne projekter til anlæg af en fast bro over Limfjorden og medlem af kommissionen af 1878 angående Københavns Ba-

negaards udvidelse. Samtidig medvirkede han i tidsrummet 1863-85 ved samtlige anlæg for Det Sjællandske Jernbane Selskab: Fuldførelse af banen til Helsingør, anlægget af banerne Roskilde-Kalundborg og København-Frederikssund, og han førte tilsyn med: De lollandske Baner, Gribskovbanen, Gedserbanen og Østsjællandse Jernbane.

Heinrich Theodor W. fratræder i 1885 stillingen som medlem af direktionen for De Sjællandske Jernbaner og samme år, 22.11., dør han 75 år gammel.

H. Wenck (Heinrich Emil Charles)

var kun en lille dreng på 4 år, da faderen i 1855 bliver kongelig kommissarius for Altona-Kieler Jernbane og dens sidebaner.

H.W. er opvokset med jernbanebyggeri, og det er sandsynligt, at faderens arbejde har inspireret den unge Wenck til en uddannelse indenfor byggeri.

H. Wenck slutter skolegangen på Latin-skolen i Kiel i 1866, kommer samme år til København og fortsætter skolegangen i den Mariboske Skole.

1870 bliver Henry Emil Charles Wenck elev på Kunstakademiet, og i 75 demiterer han derfra med afgangsbevis som arkitekt. Samme år rejser Wenck på sin første udlandsrejse til Tyskland, Italien, Frankrig, Belgien og Holland. Efter hjemkomsten havde han arbejde hos »flere af vore mest fremragende Architekter«.

H.W. har været igang som praktiserende arkitekt inden afgangsupgaven fra Akademiet, for jernbanelitteraturen oplyser, at han har tegnet Bur station på strækningen Ringkøbing-Holstebro i 1875, og den var færdig samme år, han blev færdig som arkitekt. Når Wenck kom til at beskæftige sig med jernbanebygninger, kan det have været i kraft af faderens forbindelser.

Den unge Wenck

H.W. tegnede som ung arkitekt på bygninger til to sjællandske privatbaner, Østsjællandske Bane i 1879 og Gribskovbanen 1880. Begge steder medvirkede faderen ved bygningen af banen. Således tegnede H.W. i 1879 Karise station og i 1880 den allerede i 1897 nedrevne Hillerød 1.

Stilistisk tyder tre endnu tidligere jyske baner på den unge Wenck. Det er Randers-Grenå 1876, Århus Øst-Ryomgård, 1877 og Herning-Silkeborg 1877. Her optræder for første gang »cottage-stilen«, med asymmetriske, stejle gavle og bindingsværks accenter. Lidt stift og højbenet.

Wenck var på studierejse til Tyskland og Italien i årene 1883-85. Rejsen var finansieret af Akademiets store rejsestipendium, som han havde fået tildelt. Det er en antagelse, at han på denne rejse, fik en væsentlig inspiration til den frie anvendelse af historiske motiver, den fortrinsvis anvendelse af danske materialer, afstemningen til omgivelserne og overensstemmelse mel-



H. Wenck, malet af professor O. Bjørk ca. 1890.

lem funktion, udformning, konstruktion og dermed sammenhæng mellem det ydre og indre, måske også forkærligheden for en stor og festlig forhal, som f.eks. i Skodsborg og Helsingør.

Vi skal senere se at også en mester kunne kikse.

H. Wenck blev to år i Italien, og det var under opholdet her, at han kastede sig over akvarelmaling. De færdigheder, han her fik, blev bl.a. udnyttet til farvelægning af de talrige skitseforslag, han udarbejdede.

Det var således ikke uden erfaring, at H. Wenck i 1889 blev ansat af indenrigsministeriet som arkitekt ved statsbaneanlæggene. I 1891 hjælper H.W. den på det tidspunkt næsten blinde arkitekt N.P.C. Holstøe færdig med Helsingør station. En kilde antyder, at han også synes at have hjulpet med Lyngby station, samt at han selvstændigt udførte Dalmose station.

Kystbanen

Sit kunstneriske gennembrud fik Wenck i 1897 med Kystbanestationerne og banens endestation Østerbro nu Østerport.

H.W.s medarbejdere på Kystbanestationerne var arkitekterne Bertram og Larsen.

Østerport indtager både i placering, plan, stil og materialevalg en særstilling. Stationen var tænkt som midlertidig og derfor op-

ført i bindingsværk. Ser man på facaderne mod vest og øst (vinkelret på sporene), er der mindelser om gammel nordisk stavkirke-arkitektur. Facaderne mod nord og syd præges hver af 2 stk. »lunettevinduer«-jernbanesymbolet.

Optakt til Københavns nye Centralbanegård

Stigende trafik bevirkede, at man allerede i begyndelsen af 1870'erne begyndte at diskutere udvidelse af sporanlæggene på København 2. Byens befolkning var på mindre end 50 år steget fra 150.000 til 500.000 indbyggere.

Efter kommissionsarbejde i 1878, flere mindre udvidelser, flere lovforslag om anlæg i årene 1882-86 blev der igen i 1886 nedsat en kommission. Resultatet af dens arbejde var i det væsentlige anlagt af en ny Klampenborgstation ved Gyldenløvsgade og udvidelse af Kh. 2 med nogle tilbygninger samt en betænkning i 1888.

1892 behandler Rigsdagen 1886-kommissions forslag til en ny banegård tegnet af Th. Arboe. Der var tale om en bygning i nærmest barok stil med en facade præget af et fremtrukket midterparti og en bagvedliggende banegårdshal overdækket med 3 store buer i stålkonstruktion.

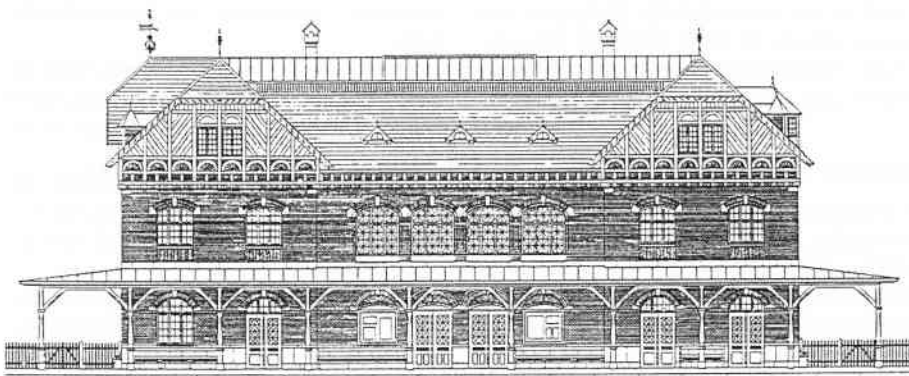
Samme år, 1892, er H. Wenck igang med et forslag til en ny »Personbanegård for København«.

I 1894 bliver H.W. overarkitekt, og hermed indledtes en særdeles aktiv karriere.

Ved lov af 26. marts 1898 blev der nedsat en 3. kommission på ialt 18 medlemmer, hvis opgave det bl.a. blev at afholde en international konkurrence »...om Planer for de Københavnske Banegaardsforholds Ordning«.

På den stillede anlægsopgave indkom der 21 forslag, heraf ca. halvdelen fra udlandet. Forslagene blev bedømt i løbet af 1900. Daværende stadsingeniør G.C.C. Ambt udførte det vindende forslag. Konkurrencens udfald resulterede i en kommissionsbetænkning, som blev lagt til grund for det projekt Statsbaneanlæggene udarbejdede og indsendte til regeringen.

Projektet indeholdt en løsning, hvor godstrafikken foregik uafhængig af persontrafikken, og hvor nær- og fjerntrafik var ad-



Skodsborg vestre station, facade mod perronen. Tegning fra 1897.



Skodsborg station - en statelig bygning fra 1897, nu fredet og bevaret for eftertiden, ja selv stakittet langs perronerne har fået påhæftet lignende servitutter. Foto den 4. marts 1994 af Jan Forslund.

skilt og ført til særskilte perroner. Alle stationer, såvel centralstationen som de øvrige personstationer skulle udføres som gennemgangsstationer. Hovedstationen blev planlagt med 12 hovedperroner, 6 for nærtrafik og 6 for fjerntrafik.

Wenck's 2. forslag

I *Architekten IV*, 1901-02 blev Wenck's forslag til »Københavns nye Centralbanegaard« offentliggjort. H.W. oplyser at selve hovedstationen med administrationslokaler vil koste ca. kr. 3 mill - og som anført »inkl. Varmeapparater« - hertil kom perronhallerne med ca. kr. 800.000 og platforme, trapper og elevatorer med kr. 300.000 eller ialt kr. 4.100.000. Det dobbelte af det realiserede projekts pris.

Forslaget fik en hård medfart i Rigsdagen bl.a. på grund af de omkostninger den store administration i 3 etager medførte. Mange fandt tillige projektet »for slotsagtigt«, og det passede ganske godt på stilen, som kan være inspireret af »Rijksmuseums« i Amsterdam. I hvert fald er det en kendsgerning, at H. Wenck i 1900 var på studierejse til Holland og England.

Økonomi

Wenck argumenterede godt for sit projekt: »Da det af flere Grunde var naturligt at føre Sidefløjene op til omtrentlig samme Højde som Hovedbygningen, er der derved opnaaet Plads til samtlige Administrationslokaler, som nu findes spredte rundt om i forskellige private Bygninger til stor Ulempe

for Forretningsgangen. Saaledes er der skaffet Lokaler til Generaldirektoratet med Ekspeditionskontorer og Revision, endvidere for Baneafdelingen, Statsbaneanlægene, Sofartsforvaltningen, Trafikforvaltningen, statistisk Kontor samt Bogholderi og Kassererkontor med Billettrykkeri og Arkiv. Da lejesummen for alle disse Lokaler nu er ganske betydelig, viser det sig at være en god økonomisk Foranstaltning at anbringe de nævnte Administrationslokaler som projekteret.«

Nu, 90 år efter sidder DSB fortsat til leje på adskillige adresser!!

Økonomien gav - også dengang - begrænsninger og hovedbanegården blev i sin endelige skikkelse kun en forkroblet udgave af det første forslag, og det på trods af de betydelige indtægter, Staten kunne regne med ved salg af de gamle banearealer, ca. 24 tdr. land. Af de ca. 27 mill. kr., man budgetterede med, ville næppe mere end 12 a' 15 mill. kr. blive direkte udgift.

1902 skulle der forelægges et skrabt projekt. For at reducere omkostningerne skulle, de 4 østlige perronspor ende blindt, hvorved man undgik at købe og nedrive bygninger. Samtidig skulle nybygningens udgift reduceres. Wenck beholdt den vestlige kontorfløj, undlod den østlige, hvorved den ene af de tre banegårdshaller kom til at ligge uden forbygning. Betydende så det ud - efter nogens mening H.W.s protest mod besparelserne. Som bekendt blev heller ikke dette projekt til noget. Man ønskede igen alle perronspor gennemgående og som noget nyt facade mod Tivoli og den senere Bernstorffsgade, og således blev

1903-loven vedtaget. Den blev dog senere ændret.

Organisation

Den 1. aug. 1902 beder den hidtidige generaldirektør J.V. Tegner sig fritaget for posten og det samlede ansvar for driftens fire afdelinger. Med virkning fra samme dato udnævntes G.C.C. Ambt, der var en af landets på den tid mest fremragende ingeniører og vinder af banegårdskonkurrencen, til ny generaldirektør. I medfør af *Organisationsloven af 15. maj 1903* blev det således G.C.C. Ambt, der blev H. Wenck's chef og den ansvarlige for det samlede anlægs- og bygningsprojekt til den nye hovedbanegård.

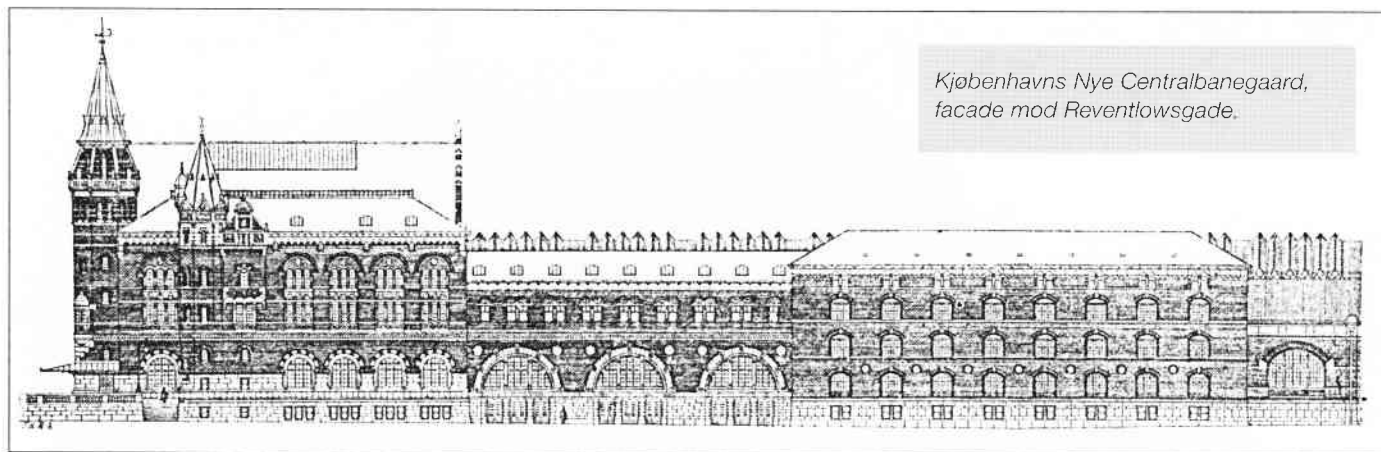
De bygge- og anlægsarbejder der i medfør af *lov af 15. maj 1903* blev bevilget igangsat, beløb sig incl. tillægsbevillinger til kr. 20.866.000 hvoraf ca. 2 mill blev anvendt til Hovedbanegårdens bygning.

Københavns nye Personbanegaard

H. Wenck's største arbejde opførtes fra 1904-11. Bygningen viser tydelig indflydelse fra Martin Nyrops Københavns Rådhus - opført 1892-1905 - i behandlingen af de indvendige murstenspartier.

Grundstenen til banegården blev nedlagt den 30. maj 1907. Indvielsen fandt sted 30. nov. 1911 med deltagelse af kongehus og ca. 700 indbudte gæster.

Projektet var på 12.690 m² og hertil kom perron- og stationshaller på 12.590 m². Til



Københavns Nye Centralbanegaard, facade mod Reventlowsgade.

at hjælpe med kolossale projekt havde H.W. følgende medarbejdere: Arkitekt E. Ambt, bygningskonduktør ved Personbanegaarden, og arkitekt H. Lange, bygningskonduktør ved de øvrige bygninger på banegårdsterrænet og centralværkstederne. Endvidere arkitekterne V. Bertram, Sylvius Knutzen, H. Koch og K.T. Seest.

K.T. Seest blev senere Wenck's efterfølger i embedet. I jernbanelitteraturen kan læses, at Seest færdiggjorde H.W.'s sidst påbegyndte station, Århus H 3, i 1929. Wenck skriver i Slægtshistorien: «...han (H.W. om sig selv) projekterede også den nye Hovedstation i Aarhus, som dog ikke blev opført efter hans Tegninger.»

Wenck citeres for følgende målsætning «at skaffe Danmarks Hovedstad en Centralbanestation, der passede for Danmark - for vort Lands Forhold og dets Karakter - således, at det sidste indtryk, som bortdragne Danske fik, var det samme, som mødte de ankomende fremmede: - Noget Dansk.»

Det var ikke kun i murværket, H.W. hentede inspiration hos Nyrop.

Vi skal imidlertid en lille omvej.

Inspiration

I Wenck's forslag fra 1902 var banegårdshallen overdækket af en stålkonstruktion. Da forslaget var for stort og dyrt, har H.W. været på udkik efter en billigere tagkonstruktion. Løsningen var træ.

I Københavns anden Banegård, opført 1863 med Johan Daniel Herholdt som arkitekt, havde en banegårdshal overdækket af buer udført af plankespær med et spænd på ca. 24,5 m. Buerne bestod af plankelag til en samlet højde af ca. 37 cm og en bredde på ca. 27 cm. Plankerne er ca. 2 meter lange - 7 fod x 3 tommer - sammenboltede med gennemgående bolte som også gik gennem de på den krumme over- og underside pålagte planker, 8,5x21,6 cm.

Herholdt havde en medarbejder på tegnestuen, arkitekt Johannes Emil Gnudtzmänn, der havde eksamen som polyteknisk arkitekt, og hvis speciale det var at projektere slanke og elegante gitterkonstruktioner i træ. Gnudtzmänn udførte senere, i begyndelsen af 1880'erne gitterkonstruktioner af træ på Helsingør Skibsværft.

Plankespærerne over Københavns anden banegård og gitterkonstruktionerne i Helsingør kan have givet Nyrop inspiration til tagkonstruktionen over hovedhallen til den Nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunst-udstilling i København, 1988. En bygning, der iøvrigt lå, hvor det nuværende Rådhus kom til at ligge. Udstillingshallens spænd på ca. 16 m overdækkedes af gitterbuer med en afstand af ca. 4,70 m.

Wenck har kendt disse arbejder, så alternativet til stål i 1902-projektet var nærliggende.

I Hovedbanegården fra 1911 spænder spærerne knap 27 m og står med en afstand på ca. 6,3 m. På grund af den større statiske og beregningsmæssige viden blev der brugt 1/4 mindre træ end til Herholdts banegård.

Buerne er sammensat af 7 1/2 fod lange stykker i 5 stk. 12" høje lag. 3 lag á 3" og 2 lag á 4 1/2". På over- og underside var lagt 12" brede og 4" høje stykker tømmer, der blev fastspændt til de krumme udskårne lodretstillede lag med gennemgående bolte. Det lodretstillede tømmer blev ligeledes sammenholdt af gennemgående bolte. Til at optage forskydningskræfter er der for

hver fjerde fod indlagt låse i form af trædyvler, 3" i diameter og nedfældet 1" i hvert lag. Spærkonstruktionen er konstruktiv interessant, idet små tømmerlængder udnyttes til store spænd.

I en artikel i tidsskriftet *Architekten* 1911-12 blev det til ærgrelse for Nyrop ikke nævnt, at den konstruktion, man sammenlignede med, var tegnet af Herholdt. Nyrop skrev, at man burde have ydet »al skyldig Hønnør til den gamle Mester, som skænkede os dette fra Håndværket og Kunstens side lige fremragende Værk« - »Herholdts Tømmerkonstruktion har nu stået i halvhundredre Aar uden Røgt og Pleje, og tåler om det skal være at staa den dobbelte tid endnu, naar den passes, og den vil altid være en Pryd for det Rum, den spænder over. Nu vil jeg ønske, at der vil blive gjort Herholdt den Gentjeneste at sikre den gamle Banegaards Fremtid - den taaler nok at flyttes og vil sagtens kunne bruges enten af Statsbanerne eller andet Steds.«

Selv om denne artikel handler om Wenck, er det dog passende at nævne, at Nyrops ønske gik i opfyldelse.

Da Københavns anden banegård blev nedrevet i 1916 efter i få år at have funge-

Et udsnit af Hinnerup stations facade mod perronen viser Wencks fantastiske sans for detaljerne, samtidig med at helheden bevares. Foto fra 27. okt. 1985 af Ole Linå Jørgensen.



ret som biografen »Palads-Teatret«!, genbruges spærrene til de to sportshaller ved Århus Stadion, og her findes spærrene stadt over den ene halvdel.

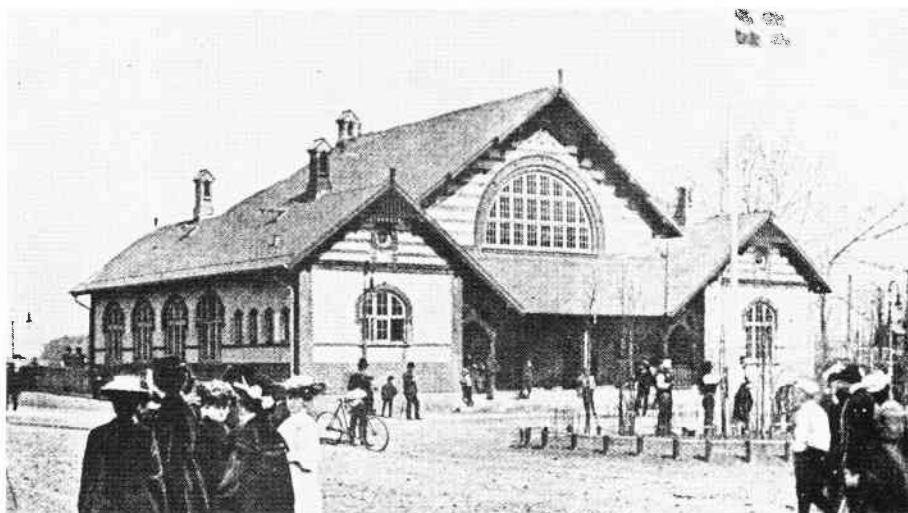
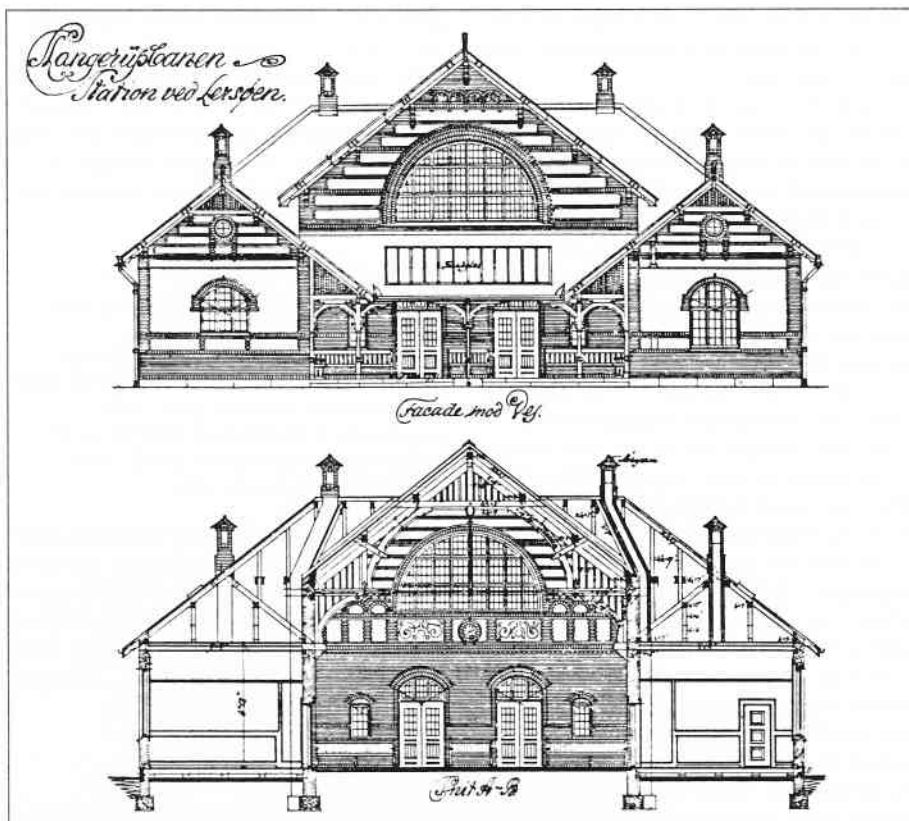
Andre arbejder

Når H.W.'s arbejder gennemgås, falder man over den kritik, han måtte tage imod for Aalborg Godsstation, som blev opført i 1902. Bygningen lå, hvor indkørslen til den nuværende rutebilstation befinder sig. I daglig tale blev Godsstationen kaldt »Triumfbuen«. Sandt var det, at den 2 etager høje midterbygning i det symmetriske anlæg med sin store vognport lignede en triumfbue. Kunne der ikke klages over udseendet, blev der det over den håbløse indretning, som var upraktisk og med en mængde trapper mellem kontorerne. Når man husker, at H.W. var kendt for »overensstemmelse mellem funktion, udformning og konstruktion og dermed sammenhæng mellem det ydre og indre« - ja, så forekommer Aalborg Godsstation at være en svipser. Det kan forholde sig således, at H.W. har overladt for meget til sine medarbejdere. Omtrent samme tid - 1902 - opførtes den i 1968 nedrevne Københavns Godsbangård, Hammel Station, 1902, og de omfattende forarbejder til Københavns nye hovedbanegård var på tegnebrættet. I hvert fald var der ikke tid til, at H.W. selv tegnede Aalborgs nye station i 1902. Dette arbejde blev overdraget Thomas Arboe, der udarbejdede 1892-forslaget til Københavns nye Personbanegård, og som i mellemtiden var tilknyttet statsbanetegninstuen i Århus. Th. Arboe var oplært hos H.W.'s forgænger, N.P.C. Holst.

H. Wenck's og medarbejderes produktion var betydelig, selv når man tager i betragtning, at projektmaterialet dengang var en hel del mindre end i dag. Dengang var det normalt, at bygningsdetaljer af mester og svende blev udført i henhold til god håndværksskik. Der var ikke tale om fast pris og tid eller benhård konkurrence mellem flere tilbudsgivere. H.W. kunne derfor »nøjes« med hovedtegninger og enkelte særlige detaljer. Resten blev klaret løbende under udførelsen.

Lygten station på Slangerupbanen blev opført 1905-06. Øverst nogle af Heinrich Wenck's tegninger (1:250), og i midten det indre af hovedbygningen efter den omfattende restaurering i 1983-84. Foto: Flemming Nielsen.

Erkendes må det, at hr. Wenck's idéer og tegninger har krævet nogle topprofessionelle håndværksmestre - kig blot på murer- og tømrerarbejdet. Her til højre arkivfoto (DSB) af Lygten station umiddelbart efter indvielsen.



I nedenstående liste - der næppe er komplet - er medtaget de af jernbanernes huse, der tilskrives Wenck.

Også dengang havde de betydende arkitekter en større stab af medarbejdere, hvoriblandt en eller flere mere eller mindre selvstændigt forestod projekter.

Det korrekte om embedsperioden 1889-1921 er derfor, at H.W. prægede alt uden at tegne alle streger selv. At han havde dygtige medarbejdere, forstår man, når det konstateres, at han i 1906 kunne foretage en længere rejse med hustruen til Italien, samme år som man indviede 17 nye stationer, heraf 7 på strækningen Viborg-Herning.

Af listen fremgår det, at det ikke kun var for jernbanerne, H.W. tegnede huse. Samtidig med privat praksis arbejdede han for Post- og Telegrafvæsenet og Toldetaten.

Det blev bl.a. fra 1909-12 til centralpostbygningen i Tietgensgade bag hovedbanegården, og i 1921 til telegrafstationen i Nykøbing F.

Ikke alt, H. Wenck tegnede, kom til udførelse. F.eks. et projekt til en Telegrafbygning ved Nicolaikirken i København, et stort projekt til en administrationsbygning ved Frederiksholms Kanal og et ligeledes stort projekt til en telegrafbygning på Frederikshospitalets grund. Til dette sidste projekt var knyttet nogle mindre bygninger, der skulle indeholde boliger til gesandtskaber.

Projektet ved Nicolai kirken blev ikke ligefrem rost af fagfæller, det blev betegnet: »...et mildest talt uheldigt Projekt.« Set i forhold til Wencks samlede produktion er disse projekter en mindre del.

Faglig hæder og anden hæder

Wenck modtog i 1898 Eckersberg-medaljen for stationerne på den del af Kystbanen, der ligger nord for Klampenborg. I 1901 modtog han medaljen for anden gang, og denne gang for Københavns Godsbanegård.

1903 udnævntes Wenck til professor. Fra 1905-14 medlem af Akademirådet. 1907 komite-medlem i bedømmelsen af tegninger til ombygning af Kgl. Bibliotek. 1911 jury-medlem i bedømmelsen af forslag til nyt Posthus i Christiania (Norge). 1915 blev han tillige medlem af det svenske akademi.

Wenck blev tildelt følgende ordner:

Den græske Frelserordens Ridderkors, 1891
Ridder af Dannebrog, 18.09.1897
Mecklenborg-Schwerinske Griforden, 1903
Dannebrogsmændenes hæderstegn, 21.01.1907
Den Preussiske røde Ørns III Kl., 1909
Kommandør af Dannebrog II grad 30.12.1911
S. Olavs Orden Kommandør af II Kl., 1912
Fortjenstmedaljen i guld, 1914

Wenck, der som nævnt var en dygtig akvarelmaler, udstillede ofte arkitektur og akvarel. Bl.a. på Charlottenborg-udstillingerne 1878-1901, 18. Nov. Udstillingen, 1882 og 1921, Nordisk Udstilling i 1883, 88 Paris 1900, Rådhusudstillingen 1901, Århusudstillingen 1909 og Berlin 1910-11.

Personalia

H.W. gifter sig 15. marts 1895 i København med Helga Thyra Fanny Jensen (Gram) f. 29. juni 1869 i Kbh. og - ifølge een kilde - datter af Kollektor Jens Jensen (navneændring til Gram, 12.05.1905) og Anne Marie Petrea f. Olsen.

Wenck skriver i slægtsbogen, at hustruens far var grosserer.

Parret fik 3 børn: Preben Holger Christian - Karen Margrethe Agnes, også kaldet »Tutten« og Christian Emil Holger, der døde kun 5 år gammel.

Den 31. januar 1923 dør hustruen, 54 år gammel.

1927 rejste den nu 76-årige H.W. med sin voksne datter på en middelhavsrejse. Rejsen gik til Tunis, Malta, Kreta, gennem Dardanellerne til Konstantinopel og videre

til Sortehavet. Turen tilbage gennem Bosporus, Athen, Korfu og Venedig. Herfra til den Dalmatinske kyst over Sicilien til rejSENS udgangspunkt, Monaco.

Heinrich Emil Charles Wenck døde den 3. feb. 1935 i Charlottenlund. Et særdeles produktivt liv var slut i en alder af 84 år. □

H. Wenck's arbejder og rejser

Indviet	Station	Nedrevet
	Avlum	
	Engesvang	
	Farum	
	Fasterholt	
	Ormslev	
	Stenløse	
	Vipperød	
1875	Bur	1970
1875	Tyskland, Italien, Frankrig, Belgien og Holland	
1876	Stevnsrup, billetsalg	1979
1879	Karise	
1880	Hillerød 1	1897
1883-85	Tyskland og Italien	
1885	Bjerregrav	1986
1900	England og Holland, studere større Hovedstationer	
1902	Tyskland, Schweiz, Frankrig og Holland	
1896	Pårup	1984
1897	Klampenborg perronhal	
1897	Skaarp	1965
1897	Springforbi, billetsalg	1968
1897	Kystbanens stationer	
1897	Stensved	1963
1897	Vordingborg	1977
1897	Østerport	
1898	Vandløse	
1899	Svinninge	
1900	Holte	1922
1900	Præstø	
1900	Tappernøje	1979
1901	Ebeltoft	1970
1901	Kbh. Godsbanegård	1968
1901	Ry, ombygning	



Norre Aaby station, facade mod perron.
Tegning fra 1912.

Bygningsværket, som har udødeliggjort arkitekt H. Wenck - Hovedbanegården i København. Næppe noget andet af et bygningsværk er vel så kendt og så indbefattende helheden, som netop »buerne«, som modtager de rejsende fra syd og vest. Foto 6. marts '94 af Allan Støvring-Nielsen.

Research: Per Gadegaard.

Billedresearch: Jan Forslund, Per Gadegaard og Poul Wind Skadhauge.



H. Wenck's arbejder og rejser

Indviet	Station	Nedrevet
1902	Aalborg Godsstation	1959
1902	Hammel	
1903	Gedser 2	
1904	Esbjerg 2	
1904	Vesløs	1987
1905	Vildbjerg	1977
1906	Italien, længere rejse med hustru	
1906	Bagsværd	
1906	Buddinge	1978
1906	Harreskov	1977
1906	Herning 2	1978
1906	Hillerød 2	1932
1906	Holstebro 2	
1906	København L	
1906	København L, remise	
1906	Lygten	
1906	Skelhoje	1982
1906	Værløse	1977
1907	Tyskland og Italien	
1907	Amagerbro	
1907	Korsør 2	
1907	Tømmerup	1968
1908	Bred	1978
1908	Hørning	1983
1908	Resenbro	
1909	Tyskland og Italien	
1909	Nørre Åby	
1910	Berlin, tjenstlig	
1911	Sydlig Frankrig	
1911	København H, 2	
1911	Skalbjerger	
1912	Grejsdal 2	1977
1912	Sjorslev	
1914	Aså	
1914	Brande	
1914	Kølkær	1983
1914	Odense 2	
1914	Tyregod	
1914	Vester Fælledvej (Enghave)	1984
1915	Vinderup, trindbrædt	1973
1917	Blaahøj	1971
1917	Nørreport »suppeterinerne«	
1918	Gilleleje	1961
1918	Tåstrup	1986
1919	Vejen	
1920	Jegerup	1972
1923	Århus Godsbangård	
1927	med datteren udgangspunkt Monaco, større Middelhavsrejse	
1929	Århus H, 3	

Listen er næppe fyldestgørende.

Tilføjelser modtages med tak. JF/PG

Andre arbejder

- 1902 Villa Søbæk, Strandvej 394, Espergærde, også omtalt som ingeniør Werners Villa.
- 1903 Toldkammer i Sorø
- 1903 Posthus i Sorø
- 1903 Fr.berg kommune, Nordre Fasanvej
- Forbrændingsanlæg
- Toldkammer i Korsør
- 1906 Toldkammer, Havneplads, Struer
- 1920 Holger Hammerich, Langeliniepromenaden, Det Holmbladske Gravkapel, Nathanaels Kr.
- Interiør i Amallegade 8 og 16
- Interiør i Østergade 8
- 1915-16 Funder-Brammingebanens stationer
- 1919-20 Skjern-Videbæk Banens stationer

Litteratur

- 1 Planstyrelsen, Miljøministeriet - Raabyemagle, Hanne og Nielsen, Poul Vitus »Fredningsværdier i DSB's stationsanlæg Arbejdsrapport, marts 1990
- 2 Anonym »Temafredning af DSB-stationer« NYT fra planstyrelsen, 1991; (46):11 ISSN 0105 404X
- 3 Østerby, Mads »Danske Jernbaners Byggeri« Odense Universitetsforlag, 1984 ISSN 87 7492443 5
- 4 Thomassen, Peer »Forsvundne Stationer« Banebøger, 1988 ISBN 87 88632 19-9
- 5 Koch, Søren »Plankespærskonstruktioner« ARKITEKTEN, 1992;94(16):457 ISSN 0004-198X
- 6 Millech, Knud »Danske Biografisk Leksikon« Gyldendal 1984 Tredje udgave p. 383-384
- 7 K.M. »Weilbachs Kunstnerleksikon« Bind III, Aschenhoug Dansk Forlag, 1952 p. 491-492
- 8 Buch, Martin og Gomard, C.I. »Danmarks Jernbaner« Historisk og Biografisk Haandbog, bind I Reprint, Banebøger 1987 ISBN 87 88632
- 9 Arkitekten IV, 1901-02 afd. A88-95

Litteratur

- 10 Arkitekten VI, 1903-04 p. 309-313
- 11 Arkitekten V, 1902-03 p. 37-40 Fr. Schiøtt
- 12 Arkitekten XIV, 1911-12 p. 369-374 og 385-389
- 13 »TEGL«, 3/84 p. 102-105
- 14 Wenck, H.E.C., professor, arkitekt »Familien Wencks Slægtsbog« Trykt som manuskript, Kbhvn, 1928
- 15 Wenck, H.E.C., professor, arkitekt Levnedssberetning, Ordenskapitlet København, den 16. okt. 1897
- 16 Wenck, H.E.C., professor, arkitekt Levnedssberetning, Ordenskapitlet København, den 31. okt. 1912
- 17 Poulsen, John »Københavns banegårde« København H, 1. december 1911-1986 Banebøger, 1986 ISBN 87 88632 14-8

Annonce

Til Filatelisten og Motivsamleren

Dette smukke kort, der er fremstillet i 100 eksp. udbydes til salg. Kortet er trykt på lærredspræget karton ca. 13x18 cm og leveres i skifteramme format 18x24 cm. Maskinen er Meteor der kørte på strækningen Stockton-Darlington 1843-1846. Frimærket er Litra A 1882 og blev annulleret den 28.1.1994 på verdensudstillingen Hafnia 94 i Bella Centret.

85 kr.

incl. forsendelse og porto. Lev. ca. 3 dage. 10 dages returret. Bestilling eller check til Finn Trégart Næstvedgade 17, 2100 Kbh. Ø., tlf. 44 66 12 01.

Hvad glaspladen gemte

LJ M 1 atter en gang, men i dette nummer som »rigtig nyfødt«

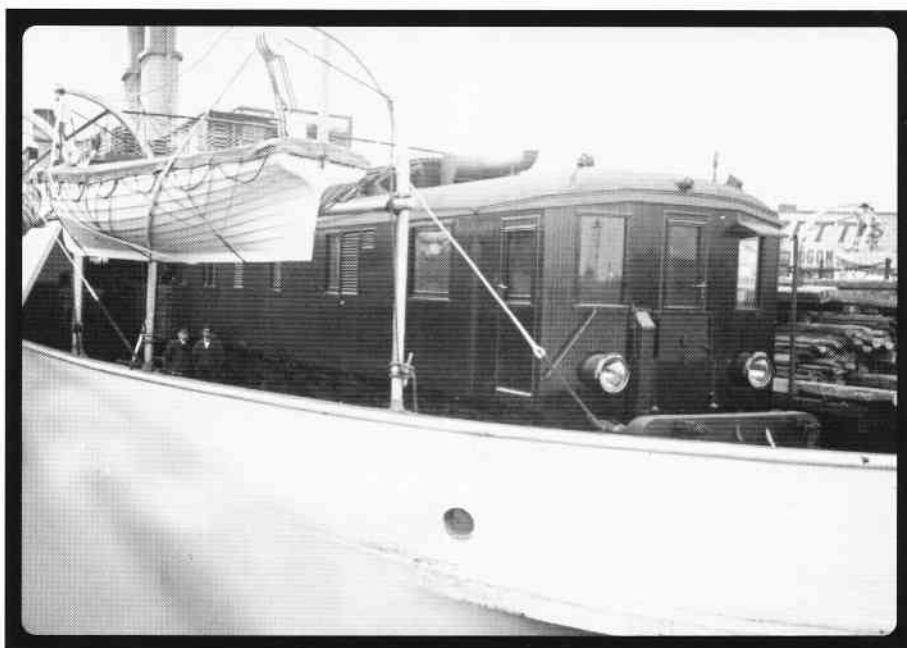
Redaktion Jan Forslund

Med baggrund i artiklen om LJ M 1 i decembernummeret af jernbanen, har Hans Gerner Christiansen tilsendt redaktionen nogle helt unikke fotos af dengang »Devaen« blev overført til Danmark.

I sit brev skriver Hans Gerner bl.a.: »Inspireret af den glimrende artikel kom jeg i tanke om nogle negativer, som jeg har fået fra Sverige i bytte for svenske negativer. Da de havde et negativformat på 8x10,5 (heriblandt en glasplade), måtte jeg lave kontaktaftryk af dem. På posen med negativerne står der: Deva Danmark 16 Tage Paulsen. Altså er der ingen tvivl om, at alle billeder viser LJ M 1 under overførsel til Danmark, samt på prøvetur. Hvem Tage Paulsen var, vides ikke, men billederne må nok betegnes som amatørfotos«.

Amatørbilleder eller ikke amatørbilleder, klenodier er det i hvert fald. Er der læsere der har yderligere kommentarer til billederne, da skriv til os. □

LJ M 1 på færgeoverførslen til Danmark samt under prøvekørsel ved Masnedo i 1923. Fotoarkiv: Hans Gerner Christiansen.



Lidt data om LJ M 1 ASEA (Deva)

Danmarks ældste motorlokomotiv, bygget 1921, 120 hk Atlasmotor, vægt 34 t, akselfølge A1-1A, købt af Lollandsbanen i 1923 for 145.000 kr., havde i 1936 gået 1 mio. km, hensat 1958, købt af DJK 1964 og herefter atter hensat bl.a. i Gedser i mange år. DJK købte LJ M 1 for 5.000 med det klare mål at redde Danmarks ældste motorloko (hvorfor ASEA forærede DJK beløbet). I de seneste år toprenoveret i Maribo og kørte atter for egen kraft i 1993 (se jernbanen nr. 6/93).

The Toy Train

Rejseberetning fra Himalaya med Legetøjsekspressen

Af Viggo Bjørn

Jeg ved ikke hvornår jeg først hørte om eller så noget til dette herlige tog, men det ligger 10-20 år tilbage.

Mit held var at vor yngste søn i 1987 tog en tur verden rundt og da jeg hørte, at han på slutningen ville tage til Indien og køre rundt med tog, var min interesse vakt. Han tilbød, at vi kunne mødes i Nepal og køre rundt med tog i Indien. I Nepal er der ingen togdrift.

Fra Nepal kørte vi østpå med en natbus for at nå frem til det allernordligste af Øst-Indien. Vi havde ikke planer om at tage toget fra lavlandet - fra New Jaipalguri eller Siliguri - da turen varer ca. syv timer, men vi tog i stedet et par forsædepladser i en taxa til Darjeeling. Stor var skuffelsen da vi på vejen op så at dele af skinnelægemet var under reparation og vor chauffør fortalte os at skinnerne var delvist skyllet bort under den sidste kraftige monsun. Altså ingen mulighed for togrejse. Vi måtte nøjes med at besøge jernbanestationen i Darjeeling og i den tilstødende remise se to af lokomotiverne opstaldet. Vognene befandt sig i Siliguri. Turen i sig selv fik vi nu et godt indtryk af, da landevejen af anlægsmæssige grunde nøje følger banen hele vejen. Vejen og skinnelægemet er utroligt snoet og krydser hinanden mange gange på ven fra 0 meter til 2300 meter som der er i Darjeeling. Ved Ghoom station ca. 10 km fra Darjeeling er der et meget fint spiralsnoet 360 graders sving der hæver banen op over sig selv - den såkaldte Batasia-slynge.

Jeg har siden denne rejse i 1987 ofte talt med min kone om, at vi burde tage denne tur sammen engang. I 1992 blev vi enige om, at nu skulle det være. Vi er nu begge folkepensionister. I oktober rejste vi så til Nepal og derfra samme tur østpå til Nordinien. Vi havde kun flybilletten ud og hjem. Alt andet skulle vi ordne undervejs, men jeg havde jo erfaringerne fra sidst - selv om alting viste sig noget mere besværligt, end vi havde ventet. Blandt andet grundet disse besværligheder var vi først i Siliguri hen under aften, og da der ville være strejke i West Bengalen - den provins Darjeeling hører til - næste dag, var det med at komme afsted samme dag. Vi tog atter en taxa direkte til

Darjeeling i det begyndende mørke.

Nu skal det for god ordens skyld nævnes, at rejsen jo blev foretaget for alle de fantastiske oplevelser, en sådan rundtur indebærer, og ikke specielt for evt. at opleve The Toy Train. Alligevel gav det et grib i mig, da vi i et vejsving passerede lige forbi det lille dejlige tog under fuld damp i færd med at tage vand ind.

Under vort - noget ufrivilligt lange ophold i Darjeeling havde vi rig anledning til at iagttage togets daglige færden og livet omkring stationen. Vi tog med det til Ghoom, ca. 1 times kørsel fra Darjeeling - en herlig oplevelse ad den stærkt snoede linie, der bød på mange muligheder for at tage billeder af togstammen fra toget.

De 2-3 lokomotiver, der er stationerede i Darjeeling, er alle ens og kunne godt se ud til at være fra banens start i 1881 med deres karakteristiske saddeltank og de ca. 10 vaggoner er ret primitive og rummer ca. 20 passagerer hver. Lokomotivet kan tage 3-4 vogne.

Lidt historie

Indtil banens start skulle al transport foregå ad landevejen, før 2. Verdenskrig med oksekærre, da vejens stigning var tilpasset hertil. Darjeeling har som bekendt en stor te-produktion der skulle fragtes ned og andre varer op. Denne form for transport var stærkt fordyrende begge veje. Derfor opstod tanken om at anlægge en jernbane, idet der i forvejen var et engelsk firma i gang med at anlægge baner i West Bengalen i 1860 og 70-erne. Banen blev påbegyndt i 1879 og var færdig i 1881. Senere blev der lavet en forlængelse ind i Darjeeling by, men den er atter nedlagt, da der kun er en eneste biltrafikeret vej ind i byen, og der således ikke var plads til toget. Nu stopper det i byens udkant.

De øvrige gader er utroligt stejle og består delvist af stejle trappepassager - det gør byen meget anstrengende at færdes i, også når man tager hensyn til højden på 2400 meter.

Vi kunne ikke få sovevognsbilletter til Varanasi, vor næste station, og var faktisk

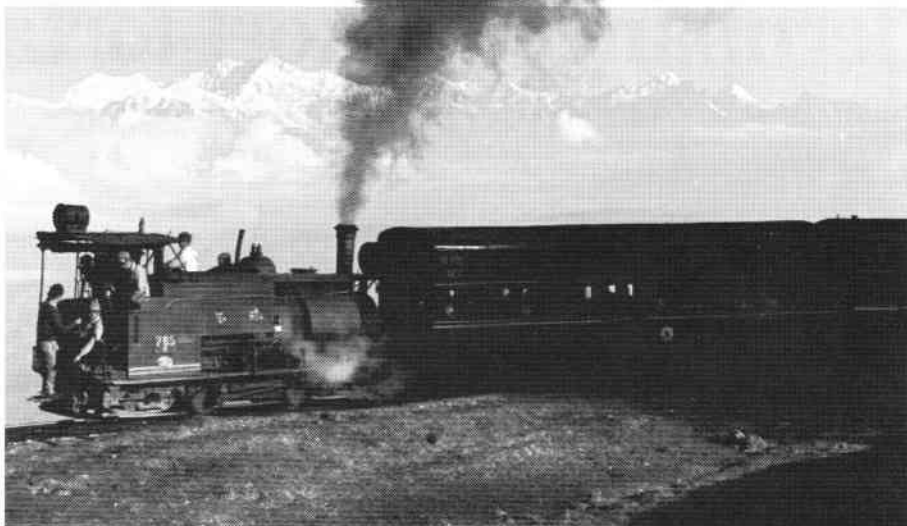
strandet i ca. 10 dage, men tilbragte 4-5 dage deraf i Kalimpong, beliggende mellem Sikkim og Bhutan. En meget fantastisk oplevelse - men det er en helt anden historie.

Den lille bane er, som jeg erfarede, kendt for at køre nu og da, og er en stor oplevelse. Mig bekendt er der ikke planer om at nedlægge den.

Under rejsen i Indien så vi på begge ture fortsat en del Damplokos og en meget fin oplevelse var Jernbanemuseet i New Delhi, selv om det også var rapporteret lukket eller helt nedslidt.

Ingen af delene passede gudskelov. Der er både en stor udstillingshal og ca. 10 tdr. land med alle mulige togtyper fra Indiens brogede toghistorie bl.a. et utroligt Monorail, som man ved forudbestilling kan få til at køre rundt på terrænet. Der går også et lille olie/dampdrevet tog hele vejen rundt. □

Storslået natur ad den stærkt snoede linieføring kendetegner »Legetøjsekspressen« i Darjeeling i Indien. Skiftende fra bjergområder til tropisk regnskov - og med monsunregnen som den værste fjende. Fotos fra 1981 af Richard Stevens.



Jernbanenyt - kort fortalt

- i dette nummer: DSB, Færgeby, Privatbanerne og Veteranbanerne

DSB


Rullende materiel

Materielstatus

Pr. 31. december 1993 rådede DSB over følgende trækraftenheder og vogne (tilsvarende tal for beholdningen pr. 31. august 1993 i parentes - afsnit 5. »Godstogsmateriel« dog beholdningen pr. 31. dec. 1992):

1. Elektriske lokomotiver (25 kV 50 Hz):

1.1 Toglokomotiver	22	(22)
1.2 Motorvogne.....	8	(-)
1.3 Bivogne.....	8	(-)

2. Motormateriel:

2.1 Toglokomotiver	135	(145)
2.2 Rangerlokomotiver.....	93	(93)
2.3 Traktorer.....	40	(40)
2.4 Motorvogne.....	371	(371)
2.5 Bivogne.....	90	(90)

3. Elektrisk materiel (1.5 kV =):

3.1 Motorvogne.....	295	(299)
3.2 Bivogne.....	295	(299)

4. Passagertogsmateriel:

4.1 Siddevogne	544	(586)
4.2 Liggevogne.....	26	(26)
4.3 Sovevogne.....	17	(17)
4.4 Specialvogne.....	7	(5)

5. Godstogsmateriel m.v.:

5.1 Luk, godsvogne.....	2.351	(2.648)
-------------------------	-------	---------

5.2 Åbne godsvogne 1.767 (1.796)

5.3 Tjeneste- og

tjenestegodsvogne 1.107 (1.131)

5.4 Privatejede vogne 342 (355)

Til- og afgang samt ombygning (litraændring) - af de enkelte enheder i ovennævnte periode kan udledes af »jernbanen«, nr. 6/93 - side 196/197 og nr. 1/94 - side 20. Derudover er ASEA-prototypesættene af S-togenes 3. generation (MC 6505-6508/FC 6005-6008) efter flere års hensættelse nu udrangeret.

★

I afsnit »Elektrisk materiel (vekselstrøm)« omfatter toglokomotiver: 22 EA; »motorvogne«: 8 ER; »bivogne«: 8 FR. I afsnit »Motormateriel« omfatter »toglokomotiver«: 37 ME - 37 MY - 61 MZ; »Rangerlokomotiver«: 77 MH - 16 MT; »traktorer«: 40 Köf; »motorvogne«: 85 MFA - 85 MFB - 7 ML - 97 MR - 97 MRD; »bivogne«: 85 FF - 5 FL. I afsnit »Elektrisk materiel (jævnstrøm)« omfatter »motorvogne«: 20 MC - 210 MM - 65 MU; »bivogne«: 20 FC - 210 FS - 65 FU.

Pr. 1. januar 1994 var følgende rullende materiel i ordre:

30 stk. diesel-hydrostatisk rangerlokomotiver, litra MJ (leverancen afbestilt senere i januar), 36 stk. elektriske 4-vogns ER-togsæt og 8 stk. elektriske 8-vogns (kortkoblede) togsæt til den københavnske S-bane (litra ikke fastsat).

Kurre på tråden

Det er i »dagens situation« (status medio

marts) ikke til at sige, hvornår »Det nye regionaltog« kan sættes i daglig drift.

Der er fejl i ER-togsættenes styringssystem, som ABB Traction og DSB ikke kan finde årsagen til. På en given strækning kan EA-lokomotiver og ER-togsæt ikke fungere samtidigt.

Køreledningsanlægget er opdelt i afsnit af 30-70 km's længde, hvor der i hver ende er en såkaldt »fødestation«, som sender 50 Hz til midten af det pågældende køreledningsafsnit. Men udover de 50 Hz kommer der også nogle overtoner, »klumper« af strøm med 150, 250, 350 Hz, og de svingninger der opstår, når der samtidig er et EA-lokomotiv på strækningen, kan litra ER-togsættets reguleringssystem ikke undertrykkes. Resultatet bliver en forvrængning i køreledningsspændingen, som får EA-lokomotivet til at bryde ned (pantograferne sænkes).

Vognsalg til Iran

DSB har gjort en god handel ved at sælge foreløbig 33 vogne for 25.000 kr. stykket til de iranske statsbaner i stedet for at sende dem til ophugning, som ville koste 35.000 kr. pr. stk., da vognene indeholder asbest.

Den iranske jernbaneforvaltning er klar over dette forhold men udsætter problemet, da de vil holde materiellet i drift til ind i det næste århundrede. Det drejer sig om 27 Bk- og 6 BD-vogne af UIC type Y, som er udrangerede som overtallige. Muligheden for at sælge yderligere vogne af litra B i de kommende år foreligger.

Et ofte overset litra, men med 210 MM - 65 MU o.s.v. er S-togene fortsat topscorer, når der skal tælles trækraft. Alf Blume fangede »togkrydsning« mellem to togvognssæt på Nørrebro station i august 1993 - netop efter at den omfattende renovering var afsluttet.



Sikringsanlægget i Århus står foran en udskiftning. Det forældede anlæg fra 30'erne har dog sin tiltrækning og charme for os lidt nostalgiske jernbanetosser - ældre signaler og kommandoposter m.m.

Øverst indkørselssignaler for DSB og HHJ fra syd, og nedenunder fjernstyringscentralen for bl.a. Grenåbanen ved »posten« umiddelbart nord for selve banegård- en. Øverste foto 30. juli 1993, nederste 15. februar 1994. Begge fotos: Jan Forslund.



Vognene, der skal indsættes på strækningen Teheran-Mashhad, sendes »på egne hjul« til Teheran via Rødby - gennem Tyskland-Ungarn-Rumænien og Tyrkiet.

Faste anlæg

Status på ATC

ATC på strækningen København-Århus har været i brug siden 15. november 1993. 310 lokomotiver og togsæt har mobile ATC-anlæg. Desuden er 1.311 af DSBs 1.533 lokomotivførere uddannet til at køre med ATC (status 1. marts). Det vil sige, at der køres med ATC i daglig drift, dog sådan, at lokomotivførerne fortsat skal køre på de ydre signaler, indtil alle forudsætninger for afslutningen af testperioden er til stede. Herefter kan hastigheden øges ud over 140 km/h.

Næste ATC-strækning er Kystbanen, hvor installationsarbejderne er i gang. Strækningen København-Hellerup ventes i brug i foråret - og fra Hellerup til Helsingør til sommer. Installationsarbejdet fra Ringsted til Rødby går i gang til sommer. Hele strækningen ventes i brug ved årsskiftet 1995/96. Derefter følger Fredericia-Esbjerg og Lunderskov-Padborg, som skal være udstyret med ATC senest, når jernbanedelen over Storebælt åbner.

Alle lokomotivførere, der kører øst for Storebælt, er nu uddannet til ATC-kørsel. Vest for Storebælt er uddannelsen færdig 1. maj i år.

Alle 85 IC3 togsæt er udstyret med mobile ATC-anlæg. De sidste 53 lokomotiver, togsæt og styrevogne ventes klar med ATC til sommer, og efteråret skal bruges til afprøvning.

De mobile anlæg i MR-togsættene har måttet udkobles i en periode i januar-februar på grund af en række driftsproblemer. Leverandøren »Siemens« har dog fundet en løsning på problemerne, erkendt fejl i linielederkomponenten og erklæret sig villig til at betale de ekstra omkostninger, som DSB får som følge af fejlene.



Nyt sikringsanlæg i Århus

Det nuværende sikringsanlæg for Århus Hovedbanegård, der er et elektromekanisk anlæg, type LM Ericsson 1929, og etableret i begyndelsen af 30-erne, står over for udskiftning.

Spørgsmålet om udskiftning af det for længst forældede anlæg blev undersøgt så langt tilbage som i 1975, og i den mellem-liggende periode har man sørget for at forlænge anlæggets levetid, men i 1991 blev der foretaget skridt til en reinvestering, da DSBs direktion godkendte et oplæg til fornyelse inden for en ramme af ca. 200 mio. kr. Siden har en projektorganisation undersøgt eventuelle besparelsesmuligheder, bl.a. om det eksisterende spornet kan reduceres under hensyn til de trafikale behov, der ventes med den kommende faste forbindelse over Storebælt. Det nye anlæg, der forventes at blive et fuldelektronisk anlæg, etableres inden årtusindeskiftet.

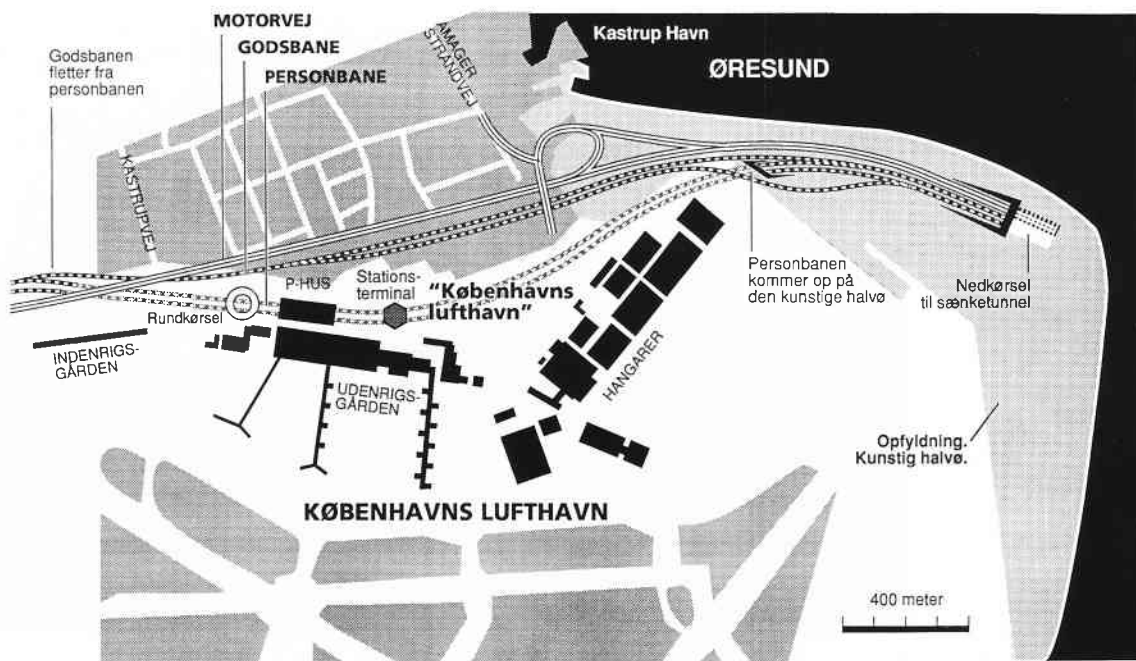
★

På Hobro station blev et nyt fuldelektronisk sikringsanlæg, type DSB 1990, taget i brug den 13. marts, jf. »jernbanen«, nr. 4/1993 - side 116. Fra samme dato fjernstyres strækningen Randers (ekskl.)-Hobro (inkl.), udstyret med signalblok og indrettet for vekselspordrift.

Ny linieføring på Kastrup station

A/S Øresundsforbindelsen har ændret linieføringen for personbanen i Kastrup. Den kommende station under lufthavnen flyttes ca. 25 meter mod nord i forhold til de hidtidige planer. Desuden får stationen nu let krumme perroner. Ændringen skyldes det politiske krav om en nulløsning for »kyst-til-kyst« anlægget, som ikke må ændre miljøet i Øresund, se tegning nedenfor. Den nye linieføring for personbanen er samtidig billigere for A/S Øresundsforbindelsen.

Den nye linieføring forlænger personbanen ved Kastrup med ca. 300 meter. Desu-



Plan af ny linieføring for personbanen gennem Københavns Lufthavn i Kastrup. Oprindelig planlagt linieføring fremgår af tegningen i »jernbanen«, nr. 6/93 - side 201. Tegning: A/S Øresundsforbindelsen.

den kommer personbanen til at gå i en S-kurve, hvor togene over en ca. 1.000 meter lang strækning kun kan køre 90 km/h. Den lidt længere strækning og den lavere hastighed vil forlænge køretiden med ca. 60 sekunder. Tophastigheden over Amager er i øvrigt 160 km/h - i sænketunnelen og på broerne 200 km/h.

★

Hovedelementerne i den reviderede plan for »kyst-til-kyst« forbindelsen over Øresund, udarbejdet af hensyn til Vattendomsstolen i Växjö og præsenteret den 13. februar, er nu:

- 1) En *kunstig halvø* på 430 m fra den danske kyst ved Kastrup (væsentligt reduceret),
- 2) En *sænketunnel* på 3.750 m mellem den kunstige halvø og den kunstige ø,
- 3) En *kunstigt anlagt dobbelt-ø*, der i fuld udstrækning er godt 4.210 m med en 600 m lang bro i midten, der forbinder de to øer; øerne har såkaldte hammerhoveder mod øst og vest, der leder vandet i henholdsvis Drogden og Flinterenden videre med ringe modstand,

- 4) En *højbro* på ca. 1 km med et frit spænd på ca. 490 m og en største frihøjde på 57 m, og
- 5) En *østlig tilslutningsbro* fra den svenske kyst til højbroen på 3.740 m og en *vestlig tilslutningsbro* på 2.640 m.

Spor til Sprogø

Allerede i juni i år vil det være muligt at køre med tog over Vestbroen fra Fyn til Sprogø. I første omgang bliver det dog ikke til glæde for offentligheden, fordi den nye DSB-strækning alene er forbeholdt arbejdskøretøjer.

Underlaget til sporene på broen udføres af firmaet Per Aarsleff A/S, mens produktionssektoren under DSB bane står for selve sporlægningen. Til det specielle ved sporlægningen på broen hører, at der flere steder etableres såkaldte skinneneudtræk, det vil sige steder, hvor skinnerne ved hjælp af tungepartier kan bevæge sig i længderetningen. Årsagen er, at Vestbroen ligesom andre broer vil være i bevægelse. Det samme system findes eksempelvis på den gamle Lillebæltsbro.

Foruden sporlægningen over broen vil arbejdet i løbet af forsommeren omfatte strækningen over Sprogø frem til tunnelrampen mod øst. Derefter kan man gå i gang med at sætte køreledningsmaster op.

Ekstra pulje til vejoverkørsler

Efter flere års stilstand er der i år langt flere midler til at forbedre sikkerheden i overkørsler mellem bane og vej. Til brug i 1994 er der afsat 27,6 mio. kr., fordelt mellem DSB og privatbanerne. De seneste tre år har der været langt mindre beløb til rådighed. Det skyldes, at Vejdirektoratet priorerede andre »sorte« pletter på vejkortet højere.

Pengene vil navnlig blive brugt til de dårligst sikrede overkørsler, bl.a. til etablering af bomanlæg. Men samtidig er der nu indført et nyt regelsæt for overkørsler. Det betyder, at lysstyrken i signaler og på bømme forøges, og at afmærkningen forbedres.

Forbedringerne vil omfatte mellem 20 og 30 overkørsler på DSBs strækninger med hovedvægten i den vestlige del af landet. Det er her, man finder de fleste dårligst sikrede overkørsler. Beslutningen om de ekstra midler betyder, at der har måttet sættes ekstra pres på projekteringen af de arbejder, som skal foretages de enkelte steder, fordi pengene er afsat til brug i 1994.

Ny Dybbølsbro

Nu kommer der en ny vejbro over baneanlægget (København H./Gb) ved Dybbølsbro station. Den tidligere vejbro ved stationen blev i 1979 spærret for trafik og senere revet ned. Den kunne simpelthen ikke bære trafikken længere, og samtidig var der stor risiko for, at den styrtede ned på baneanlægget.

Den ny bro er efter planen færdig i løbet af 1997 og kommer til at koste ca. 70 mio. kr.



Apropos Kastrup, så er sporene foran stationsområdet netop fjernet, og Kastrup kan ikke længere nås pr. tog....i en årrække. Foto den 5. februar 1994 af Bruno H. Pedersen.

Elektrificering stoppet

Den slesvig-holstenske forvaltningsdomstol i Kiel har stoppet elektrificeringen af strækningerne Hamburg-Kiel/Flensburg-Padborg. Domstolen har således givet de tyske miljøorganisationer medhold i, at elektrificeringsarbejderne er påbegyndt, uden at den endelige anlægsplan har været ude til offentlig høring.

Procedurefejlen bliver meget kostbar. Projektet bliver forsinket helt op til ét år, og forsinkelsen kommer til at koste flere mio. DM. Forsinkelsen rammer også DSBs elektrificeringsprogram, idet det fælles arbejde med at indrette køreledningsnettet på Padborg station for to strømsystemer skulle have været udført i dette år.

I mellemtiden kan miljøaktivisterne så glæde sig over, at deres krav om »Ordnung muss sein« vandt over gevinsten ved at få afskaffet dieseldriften hurtigt.

Drift og administration

Ny trafikminister

Den ny trafikminister, Jan Trøjborg (jf. »Jernbanen«, nr. 1/94 - side 25/26), er den 15. på posten inden for de seneste 25 år.

Jan Trøjborg er 38 år og stammer fra Horsens, hvor han blev udlært som murer og derefter gennemgik en uddannelse som ingeniør på bygnings- og miljølinien ved Horsens Teknikum. Siden 1987 har han været medlem af Folketinget, valgt af Socialdemokratiet i Horsens-kredsen.

I januar 1993 blev han industriminister i Poul Nyrup Rasmussens regering.

DSB's nye administrerende direktør, Henrik Hassenkam. Foto: DSB/Peter Thornvig.



13283	Fr 17.6-22.7		Sø 19.6-24.7	13282
	- 17.50 ¹⁾	Østerport.....	12.56 - ¹⁾	1 Bc+DDm
	17.56 - 18.06	København	12.44 - 12.51	
	18.20 - 18.21	Høje Taastrup.....	12.26 - 12.29	
	18.31 - 18.32	Roskilde	12.15 - 12.17	
	18.52 - 18.53	Ringsted.....	11.52 - 11.54	
	19.09 - 19.10	Næstved.....	11.33 - 11.35	
	19.48 - 19.49	Nykøbing F.....	10.50 - 10.54	
F 5203 ^{*)}	20.12 - 20.30	Rødby F.....	9.30 - 10.18	F 6083 ^{*)}
Deutsch-	21.35 - 22.10	Puttgarden.....	7.54 - 8.40	Danmark
land	24.00 - 0.35	Hamburg Hbf.....	5.33 - 5.55	VandpÅf.
	5.56 - 5.59	Würzburg.....	0.06 - 0.25	
	9.23 - 9.24	Rosenheim.....	20.41 - 20.42	
	9.45 - 9.56	Kufstein.....	20.08 - 20.20	
	10.05 - 10.09	Wörgl.....	19.58 - 20.00	
	10.43	Innsbruck.....	- 19.30	

1) Kun biltransport
*) Max 8 overførselsvogne

Den nye direktør

Departementchef i Arbejdsministeriet, Henrik Hassenkam, er udnævnt til administrerende direktør i DSB. Han tiltrådte den 14. marts.

Henrik Hassenkam, 53 år, er uddannet cand. polit. Han blev ansat i Arbejdsministeriet i 1978 som økonomisk-statistisk konsulent, var planlægningschef fra 1981 til 1983, hvor han udnævntes til departementchef.

Antal medarbejdere

DSBs personaleforbrug faldt i 1993 med, hvad der svarer til 600 fuldtidsstillinger (årsværk). I 1993 var den gennemsnitlige beskæftigelse i DSB ca. 20.400. - Der er faldende personaleletal over hele linien. Det, at de seks virksomheder i DSB nu bliver målt på tallet på bundlinien, har givet resultat. Virksomhederne har hver for sig rationaliseret i 1993 for at forbedre resultatet - uden at der fra direktionens side er lagt pres særskilt på at nedbringe personaleallet.

Med slutspurten i 1993 når DSB pænt under rammeaftalens krav til personaleforbrug. Den politiske rammeaftale for 1990-93 krævede, at DSB nåede ned på et personaletal på 20.600. Tallet blev altså 200 lavere.

Ferietog

Når »DSB Ferieekspres« den 17. juni ruller ud fra Københavns Hovedbanegård med kurs mod Innsbruck i Østrig, bliver det for første gang med personbiler ombord.

DSB rejsebureau tilbyder i år kunderne at få bilen transporteret med på ferie sydpå - uden om motorvejskøerne medens føreren og hans passagerer kan tage turen på langs i sove- eller liggevogn efter temperament og tegnebog. »DSB Ferieekspres« (tog IP 13283) kører fra København fem fredage i juni og juli og returnerer (tog Dz 13282) fra Innsbruck lørdage med ankomst til København H./Østerport næste dags middag, jf. vedstående køreplan.

Ruten for togene 13283/13282 i Tyskland er i øvrigt: Hamburg-Uelzen-Hannover - Göttingen - Eichenberg - Bebra - Jossa -

Gemünden - Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Mü/Karlsfeld - Mü/Trudering (nord om München mod Østrig)/München Ost - Mü/Laim - Mü/Allach (syd om München mod Danmark) - Rosenheim - Kufstein.

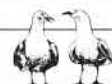
Togene oprangeres af én WLABm (T2S), to Bcm, én WRD, én Bc (alle DSB) og to DDm (to-etages åben autotransportvogn, leveret af DB). Læstetid for biler er på Østerport kl. 14.30-16.00 - og i Innsbruck kl. 18.00-18.45.

Pris for en enkelttur, inkl. fører (i liggevogn m/ forplejning) er kr. 3.100,-. En dobbelttur koster kr. 4.650,-.

DSB forsøgte sig allerede i 1960 med biltoget fra Frederikshavn til Hamburg. Biltoget blev indstillet efter en enkelt sæson.

DSBs vintersportstog »Skiløberen«, der kører i næsten samme plan som nævnte »DSB Ferieekspres«, kørte sidste gang den 19./20. marts i denne sæson. »Skiløberen« kører igen fra den 19. december 1994. I »Jernbanen« nr. 5 eller 6/94 vil vi i skematisk form vise det komplicerede vognløb i disse tog (fra og til København og Århus), hvor DSB har næsten hele sin »specialvognspark« i trafik.

Færgenyt



DanLink stabil

DanLink holdt skansen i 1993. Til trods for hård konkurrence og den svenske devaluering i slutningen af 1992 blev der i 1993 sendt lige så meget transitgods gennem Danmark som året før. Målt i ton var mængden stort set den samme som i 1992, men den blev fragtet på lidt færre godsvogne. I alt blev der i 1993 befordret 85.443 læssede godsvogne med 2.754.986 tons via DanLink. Resultatet betegnes af DSB Godsprodukt Transit som acceptabelt.

DanLink-ruten har især haft succes for frugt fra Spanien til Sverige. I november og december lå disse transporter 70% over de tilsvarende måneder året før.

På overfarten mellem København og Helsingborg blev der i 93 befordret 110.249 læssede godsvogne og 3.440.401 tons,



Væk er Kong Frederik IX og væk er MH'erne - efter at det nu er slut med overførsel af gods på overfarten Gedser-Warnemünde. Tilbage er overførsel af passagertogvogne, hvor toglokomotivet fungerer som rangermaskine ved ombordkørslen. Foto den 5. juni 1992 af Thomas Norgaard Olesen.

Det svarer til en tilbagegang på 5,2% og 2,8%. Den negative udvikling skyldes færre transitvogne, men navnlig har den danske eksport til Sverige lidt meget under den svenske devaluering.

Slut med gods over Gedser

Gedser-Warnemünde overfarten havde i 1993 flot fremgang for biler og lastbiler, medens antallet af passager- og godsvogne faldt markant. Nu har DSB og Deutsche Bahn AG besluttet, at godstrafikken via Gedser-Warnemünde indstilles. Godsvogne føres i stedet over Rødby-Puttgarden. De to færger på Gedser-Warnemünde overfarten sejler fremover med biler, lastbiler og passagertogvogne.

Som konsekvens har stationen fået nyt navn - Gedser Færgeterminal, og alt personale er nu knyttet til DSB rederi. Personalemæssigt er kabalen gået op, så DSB Jobbørsen kun skulle hjælpe en enkelt medarbejder med nyt job. Seks nye job som bro-mænd i Gedser er besat med klargøringsmedarbejdere, som blev ledige i forbindelse med flytningen af godstrafikken. Jobbene kan fremover søges af skibsassistenter.

Åbningstider i færgeterminal og drive-in er samtidig ændret. Sammen med effektivisering af arbejdsgangene giver det på årsbasis en besparelse for rederiet på en mio. kr.

Gedser-Warnemünde overfarten overførte i 1993 11 procent flere personbiler end året før. Antallet af lastbiler, sættevogne og anhängere blev fordoblet. Antallet af overførte godsvogne faldt med 15 procent, medens der var 24 procent færre passagertogvogne med færgerne.

Monopol brudt

DSBs monopol på færgedrift på Rødby-Puttgarden er brudt af EU-kommissionen,

efter at trafikminister Jan Trøjborg har meddelt kommissionen, at han vil lade Stena Line, verdens største færgereferi, sejle på ruten.

Kommissionen fastslår, at »selv på et mættet marked vil forbedring af de udbudte varer eller ydelser eller den reduktion af priserne, som indførelse af konkurrence kan resultere i, helt klart være til fordel for forbrugerne«. EU-kommissionen har pålagt den danske regering enten at give Stena Line tilladelse til at anlægge en ny færgehavn i Rødby eller benytte den eksisterende havn. DSB rederi har allerede meddelt, at

der ikke kan skaffes plads til andre end DSB/DFO-færgerne i de bestående lejer.

Mercandia-rederierne, der i flere år på samme måde har kæmpet for at bryde DSB/SJ- og nu ScandLines-monopolet på Helsingør-Helsingborg overfarten, vejrer nu morgenluft. De vil kræve, at Trafikministeriet sørger for, at »Prinsesselejet« stilles til disposition for to af rederiets fire disponible »Superflex-færger«, p.t. oplagte i Horsens havn. Det store kaos lurar om hjørnet. □

«DSB» og »Færgenyt« redigeres af Erik B. Jonsen og Jens Ole Christensen

Privatbanerne



Privatbanerne i det danske vintervejr

Ved overgangen til marts måned satte vintervejret for alvor ind i det meste af landet for første gang i mange år. Selv om vi allerede havde fået en forsmag på vintervejret i november og i juledagene 1993, var der dog ikke tale om fastkørte tog ved nogen af privatbanerne i 1993. Østbanen fik en enkelt gang afprøvet Mx 42 med de store sneplove på strækningerne fra Hårlev til Rødvig samt fra Hårlev til Fakse Ladeplads.

Værst var vinteren i Nordjylland samt Nordsjælland. På Skagensbanen havde man i dagene 27. februar - 1. marts fastkørte tog i Frederikshavn samt nord for Strandby, men SB M 9 (ex. DSB Mx 1041) blev benyttet til at rydde banen. Ploven på M 9 har dog vist sig ikke at rydde dybt nok til at Y-togene har nok hjælp deri, så derfor er M 9's plove nu blevet ændret en smule, således at banen er bedre rustet ved et senere vinterangreb.

På Hirtshalsbanen klarede man vintervejret uden de større problemer, idet HP 16 -

ligesom i juledagene 1993 - gennemkørte strækningen og rydde denne for sne. Der var ingen togeflysninger, og på banen kunne man glæde sig over at have haft 1500 flere rejsende i uge 9-94 end samme uge året før!

Lemvigbanens Y-tog måtte give op mod snemasserne søndag den 27. februar, og først da et af banens diesellokomotiver havde været banen igennem mandag morgen, genoptoges den normale drift.

Odderbanen havde nok de største problemer med fastkørte tog, og mandag den 28. februar blev et af banens Y-tog, HHJ Ym 34-Ys 45, beskadiget, da man skulle søge at trække det fri af snedriverne med diesellokomotivet HHJ DI 10. Tirsdag den 1. marts havde banen en påkørsel med en lastbil ved Gunnar Clausensvej i Viby. Det beskadigede Y-tog er sendt til reparation hos Scandia ABB i Randers, og fra den 8. marts har banen indtil videre lånt et Y-tog fra Hirtshalsbanen, HP Ym 34-Ys 68.

På Sjælland måtte man på Høng-Tølløse banen køre med MX onsdag den 2. marts inden den ordinære toggangs begyndelse.



Endelig en vinter med masser af sne. Privatbanernes sneberedskab viste sin funktionsduelighed, og med undtagelse af små forsinkelser kunne »lokalbanerne« betjene sin store kundekreds. Til venstre godstog ved Faxe Ladeplads 2. marts 1994, foto: Allan Støvring-Nielsen - og til højre Y-tog ved Kirke Eskildstrup på HTJ den 28. december 1993, foto: Ole-Chr. Munk Plum.

Hornbækbanen kørte fast i sne med et Y-tog ud for værftsporten mellem Grønnehave og Helsingør station om morgenen, mandag den 28. februar. Kommunens sne-rydning var ikke helt koordineret med Hornbækbanen, som fik sneen fra vejen læsset af i sporet!

Sneberedskabet ved privatbanerne fungerede i det store hele, og med undtagelse af mindre forsinkelser og enkelte aflysninger kunne lokalbanerne stå til rådighed og betjene egnens borgere, og ikke blot for Hirtshalsbanen, men også for flere af de andre baner har begyndelsen af uge 9-1994 været dage, hvor »nye« kunder har fundet frem til den kollektive trafik - måske for at blive!

Hads-Nings Herreders Jernbane

Odderbanen har haft udlånt diesellokomotivet HHJ DI 10 til DSB enkelte dage i januar og februar 1994. Lokomotivet har været benyttet til godstog på Grenåbanen, bl.a. da sporet på Grenå havn på grund af tilstanden ikke må befares med My-lokomotiver. Godsmængderne har været for store til Køf-traktoren, der normalt rangerer på havnen i Grenå. Om der bliver tale om yder-

ligere udlån af Odderbanens diesellokomotiv til DSB, vil tiden vise.

Hjørring Privatbaner

Mellemvognen HP Yp 55 blev i begyndelsen af januar sendt til HMK Industri i Hjørring for at blive istandsat ligesom HP Ym 33-Ys 67 blev det i 1993. Vognen er atter tilbage på banen og indsat i driften 28. februar 1994.

Vestbanen

Banens ældste sikringsanlæg, der findes på Varde Vest vil formentlig blive udskiftet i løbet af 1994. Årsagen er bl.a. at Vestbanen, i forbindelse med DSB's fjernstyring af Varde, skal etablere signalblok mellem Varde og Varde Vest.

Østbanen

Diesellokomotiverne M 8 og M 9 (Frichs-lokomotiverne fra 1953) og M 10 (MaK-lokomotivet, der indkøbtes brugt fra Köln-Bonner Eisenbahn i 1979) er udrangerede, og alle tre lokomotiver er solgt til Østjællandske Jernbaneklub. M 8, der fortsat er køreklar, blev indtil 1993 anvendt til bl.a.

rangering på havnen i Fakse Ladeplads, hvor MX-lokomotiverne først måtte køre efter istandsættelse af sporene i løbet af 1993.

Fra Nærumbanen har Østbanen købt styrevognen LNJ Ys 25 fra 1968. Styrevognen skal ved banen istandsættes/ombygges som ØSJS Ys 12 til brug for banens enkeltkørende motorvogn Ym 2. Ym 2 har i forbindelse med levetidsforlængelsesprogrammet fået nye Mercedes motorer. Ombygningen (sammenbygningen) af de to enheder sker i løbet af 1994.

I efteråret 1993 har OHJ's baneafdeling været på Østbanen med sine stoppemaskiner for at foretage normalt efterjustering og vedligeholdelse af en del af banens strækningsspor.

»Privatbane-nyt« redigeres af
Ole-Chr. M. Plum

Her ser du...

...Jernbanens mindste annoncestørrelse
- du får den for 88 kr. ex. moms JF/AR



Nærumbanens Ys 25 i Hårlev, hvor den sammen med ØSJS Ym 2 skal omdannes til et to-vognstog til Østbanen. Foto 2. marts 1994 af Allan Støvring-Nielsen.

MODELTOG MODELBIER

Kæmpe udvalg i H0 / N
op til 60% rabat på Arnold-N
BRUGT MÄRKLIN
KØBES TIL TOPPRIS
SPØRG OS INDEN DU SÆLGER - VI
BETALER INTERNATIONALE TOPPRISER
FOR GAMLE RARIATETER.

SAMLERBØRSEN

JACOBYS ALLE 2-4
1806 FRB. C. 33254022

Åben 12-17. Tirsd. lukket lo. 10-13



Stemninger fra sommerens korsler i 1993, indfanget af Christian Hingelberg. Øverst F 653 i Mariager lige efter ankomst.

banens tunnel under motorvejen og med særtog kørt til Brødøse Trinbræt, hvor et festligt var opstillet. Siden returnerede «de høje herrer» til motorvejen.

En anden usædvanlig opgave var Tønder-Niebull og Tønder-Tinglev-Gråsten i forbindelse med Tønders byjubelæum.

MHVJ havde opgaven i »totalentreprise« og lagde bl.a. hovedparten af vognmateriellet samt personale til - øvrige dele af arrangementet blev klaret ved samarbejde med DSB Museumstog (bl.a. MX'er) og Kolding Lokomotivklub. Det er første gang, MHVJ har stået for kørsel med eget tog i udlandet!

Kørslerne Nr. Nebel-Nymindesgab var atter i år en succes, og som før nævnt tegnede plantogssæsonen sig for rigtig gode re-

sultater: Et rekordhøjt antal plantogsrejser fra 1992 med 12.942 blev solidt distanceret med nu 14.617 rejsende.

Også det samlede antal rejser på hjemmebane viste rekord: Her var den gamle rekord på 19.290 rejser fra 1991, mens 1993 endte med 20.940 rejser. Sammenligner man med den mest kørsels-intensive sæson på hjemmebane hidtil, 1988, viser det tydeligt ændringen: Dengang tilbagelagde sommerens plantog ca. 3.350 togkm med ialt 11.927 rejser, svarende til 3,6 rejser pr. togkm. I 1993 kørtes i plantog ca. 3.075 togkm med ialt 14.617 rejser, svarende til 4,8 rejser pr. togkm.

Samtidig steg plantogs-andelen i det samlede passagerertal fra 39,4 pct. til 47,4 pct. Trafiktallene ser ud som følger:

År	1992/93	1991/92	
Hjemmebane, plantog	14.617	12.942	+ 13%
Hjemmebane, særtog	6.323	5.3966	+ 17%
Hjemmebane ialt	20.940	18.338	+ 14%
Fremmede bane	9.882	10.212	+ 3%
Rejsende ialt	30.822	28.550	+ 8%

De gode resultater er blandt andet opnået som følge af en kraftig indsats på markedsføringsområdet. Der er sat målrettet ind med pressemeddelelser, antallet af trykte køreplansfoldere er fordoblet siden 1991 (fra 10.000 til ca. 20.000) og samarbejdet om rabat-ordninger med især Statoil's Premium Club har givet megen fin markedsføring.

For 16. år stod MHVJ i 1993 for udgivelsen af en fælles køreplans-folder for de danske privatbaner. Det er en opgave, der har kostet tid og kræfter, og fra 1994 har Kolding Lokomotivklub overtaget dette arbejde med organisering af folderen.

På uddannelsessiden har seks personer bestået sikkerhedsprøven (DSB sikkerheds- og signalreglement plus SIN-PRB og SIN-MHVJ), mens otte personer har bestået prøve som togførere på DSB-strækninger i 1992/93.

I årets løb har følgende trækraft-enheder befaret MHVJs strækning Mariager-Faarup eller kørt i MHVJ-tog andetsteds, ialt registreret med 2.573 damploko-km, 4.538 motorloko-km og 7.849 motorvogns-km:

Damploko nr.	Km
DSB F 653.....	1.426
VL TJ 7	719
DSB F 694*.....	388
DSB F 441*.....	40
Motorloko nr.	Km
AHJ ML 5203	1.999
VNJ DL 12	1.741
DSB MX 1001*.....	758
SB M 5*.....	40
Motorvogn nr.	Km
FFJ M 1210	2.993
SB M 2	2.370
APB M 1	1.882
HHJ M 2	531
DSB MO 554*.....	40
VNJ MT 1	33

* »Fremmede« køretojer.

★

Blandt de 16 person-, post- og rejse-godsvogne blev »hitlisten« således:

VNJ C 25	3.917 km
HFHJ B 51	3.421 km
HHJ C 27	2.884 km
HBS E 235	2.723 km
DSB CR 3622	2.521 km
AHB C 45	2.277 km
TFJ C 7	1.923 km
MFVJ D 2	1.056 km
AHJ EM 78	899 km
SB B 11	843 km
LJ CA 16	692 km
DSB DO 5604	601 km
SB F 4	508 km
SB F 3	20 km

Fremmede vogne på MHVJ samt i MHVJ-tog på udebane kørte ialt 1.224 km.

I alt 25.509 km med personvognene. Godsvognene kørte ialt 4.174 km, og det samlede antal vognakselkm (incl. motorvogne) var 99.009.

Nogle enheder kørte ikke i tog i 1993. Det gælder:

- HV 3 (under revision siden dec. 89)
- SB M 4 (hensat langtidskonserveret)
- RHJ M 4 (restaureres fortsat)
- HBS Sm 210 (hensat langtidskonserveret)
- VLTj 16 (benyttes udelukkende til rangering i Mariager)
- DSB Ardelt 119 (hensat i Frederikshavn, nu udlånt til SB, i drift som rangerloko på Skagen st. under betegnelsen SB T 4)
- MFVJ Pedershaab traktor (under restaurering)
- HVJ C 501 (under restaurering)
- DSB CXM 4508 (under restaurering)

Driftsudvalget 1993/94

Til MHVJs driftsudvalg ønskede Ole Lund Jensen og Christian Hingelberg ikke at genopstille. I øvrigt var der genvalg: Tonny Ring Nielsen genvalgte som driftsbestyrer, og som driftsudvalgsmedlem Lene Reinholdt, John Rasmussen, Jørgen Schwartz og Peter Nygaard Jensen. Nyvalgt blev Lars Henning Jensen og Jan Sørensen.

DSB forlader Mariager-banen

Efter 27 år og ni måneder med DSB som trafik- og baneteknisk entreprenør for Mariager kommune har DSB med udgangen af 1993 valgt at opsiges samarbejdet med Mariager kommune. Alle opgaver, der tidligere har været varetaget af DSB som følge af denne aftale, er nu overført i andet regi. Med én undtagelse: Trafikeringen af godsbanen føres ikke videre. Dette er dog mere formelt end reelt, idet der ikke har været DSB-rangertræk på Mariagerbanen siden 1986.

Lidt mere statistisk

En række statistiske oplysninger for 1992/93 (sammenlignet med 1991/92):

Antal medlemmer: 64 (66)
 Togkilometer ialt: 15.544 (10.222)
 Heraf på hjemmebane: 5.575
 Togkm pr. banekm (hjemmebane): 283
 Gennemsnitligt antal (vogn)aksel pr. tog: 8,8 på hjemmebane, 9,9 på udebane
 Siddepladser ialt: 886 (924)
 Antal personkm (hjemmebane): 351.973
 Personkm pr. togkm: 63,1
 Gennemsnits-længde pr. rejse: 16,8 km
 Indtægt pr. togkm, hjemmebane: 49,07 kr.
 Indtægt pr. rejse, hjemmebane: 13,06 kr. (12,99 kr.)
 Indtægt pr. personkm, hjemmebane: 0,78 kr.

Anders Riis

Aktuelle DJK-ture:
Side 61/62

Museumsbanen



Program for 1994 på Museumsbanen

Jernbanen mellem Maribo og Bandholm blev indviet 2. november 1869. Driftsudvalget besluttede at fejre jubilæet, men da jubilæumsdagen ligger lidt uden for den normale turistsæson, har vi valgt at gennemføre flere særarrangementer i sommerens løb. Følgende datoer er værd at notere sig, og der er gode fotomuligheder...

Søndag den 5. juni

- sæsonen starter (Rangerhest på Bandholm station)

Lørdag den 2. juli

- kørsel med kupévognstog
- rangering med rangerhest
- hestevognskørsel i Bandholm

Weekend 30.-31. juli

- udstilling af jernbanemateriel (DJK og Lollandsbanen)
- dampstævne
- tilbringertog

Søndag den 28. august

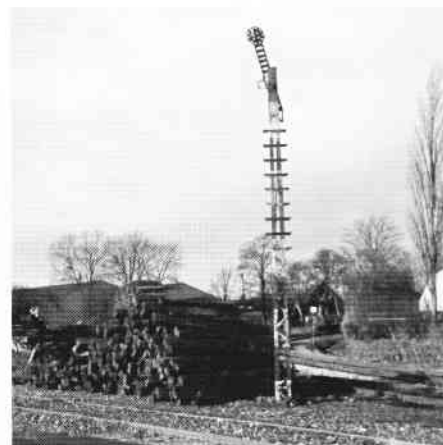
- kørsel med veteranbiler og traktorer

Søndag den 16. oktober

- arrangement i efterårsferien

Juli-december

- »125 år på banen« - Særudstilling på Lolland-Falsters Stiftsmuseum.



Se vingesignaler på Museumsbanen. Foto: JF.

Ialt er der således befordret 14.579 rejsende på Museumsbanen mod 11.826 i den foregående driftsperiode.

Økonomisk set har vi været udsat for et sammentræk af omstændigheder. For det første er antallet af rejsende som ovenfor nævnt steget, for det andet blev billettaksterne forøget på baggrund af sidste års regnskabstal, og for det tredje har Folketinget - efter mange henvendelser fra jernbaneklubberne - besluttet at fritage korslen med damptog for kulafgift.

Køreplanen blev udvidet med tog i påsken og daglig kørsel i 2 uger af industriferien. Tog på mandage, tirsdage, onsdage og fredage er kørt som motortog, mens alle øvrige tog er kørt som damptog.

I sommerens løb indgik særtogskørsel med Museumsbanen som en del af større, lokale arrangementer såsom Frimærkets dag i marts, Maribo jazzfestival og havnefest i Bandholm i juli måned samt træf med veteranbiler på sidste søndag i august.

Den 10. juli blev vandkranen i Bandholm påkørt under rangering med tog 55. Der skete kun mindste materiel skade, som blev rettet op et par dage efter.

Driften har været regelmæssig.

Kørsel på fremmede baner

Kørslen med juletog bredte sig i 1992 til hele Lolland. Den 5. december blev julemanden befordret til Nakskov, og i den forbindelse blev havnebanen trafikeret det meste af eftermiddagen. Den følgende weekend kørtes tog Rødby Færge-Gedser henholdsvis Nykøbing F-Bandholm.

Havnebanen i Sakskøbing blev trafikeret 1.-2. maj i forbindelse med byfest.

Endelig kørtes særtog den 7. maj »I roepolakkernes fodspor« Maribo-Nykøbing F og Nykøbing F-Nakskov. Det var et farverigt tog, med tilslutning til nogle særdeles farverige optog i flere byer.

Lokomotiver & vogne

Damplokomotivet ØSJS 2, K1ØGE, der fik overført kedlen fra søsterlokomotivet FAXE, blev godkendt til fortsat kørsel i marts

måned. I forbindelse med reparationen har KJØGE fået grønne og gule stafferinger.

I umiddelbar følge heraf blev damplokomotivet LJ 20 adskilt. Det startede med en utæthed i det ene cylinderdæksel. Det ene førte det andet med sig, så maskinen blev løftet og undervognen adskilt. Lejer, akselkasser, bøsninger og bolte blev rettet op efter nøje opmålinger, linealer og krydshoveder rettet af, og det hele blev samlet igen. Førerhuset fik nyt trætag og trægulv, og endelig blev lokomotivet stafferet med rød streg.

Der arbejdes stadig med LJ 19. Her var den største opgave at tage fyrkassens bundramme ud, fordi den ikke kunne stemmes tæt.

På diesellokomotivet LJ M 9 er udskiftet en revnet cylinderforing.

I påsken 1992 blev dieselmotoren på LJ M 1 startet efter 27 års stilstand. Det var en milepæl i restaureringen af dette - så vidt vides - ældste, eksisterende diesellokomotiv, idet det er bygget i 1921. Som beskrevet i sidste nummer af Jernbanen er det i 1993 lykkedes at bringe lokomotivet i køreklar stand.

I personvogn og 2 godsvogne er revideret sikkerhedsmæssigt.

Personvognen NFJ A 7 har fået ny kakelovn til vandvarme. Den ene kupe på II. klasse er demonteret, og nye vægpaneler er ved at blive fremstillet og opsat. Forinden er en del udvendige håndbøjler monteret.

Midt på sommeren overtog Museumsbanen en vognkasse, der tilhørte Foreningen Dalmose-Skælskør Banen (FDSB). Vognkassen stammer fra Stubbekøbingbanen, hvor den havde litra Bc 21. Det var en personvogn med 10 pladser i en kupe på II. klasse og 43 pladser i 2 kupeer på III. klasse. Efter banens nedlæggelse i 1966 har vognkassen stået som sommerhus på Falster, indtil den blev overtaget af FDSB og transporteret til Skælskør. Herfra skulle den flyttes på grund af omlægning af rutebilstationen.

Faste anlæg

I remisen i Maribo er træværkstedet flyttet til »Torrigræmisen«. En ny stationær højtrykskompressor er opsat til brug for LJ M 1.

Nye skilte blev malet op til Maribo station, mens stakittet i Bandholm blev fornyet og meldeklokke malet.

På strækningen mellem Maribo og Bandholm bliver sporet fornyet som et kommunalt projekt. Ultimo september er knap 3 kilometer spor udskiftet med 45 kg/m skinner skruet på bogesveller.

Personale

Inden for driftsperioden har 51 personer gjort tjeneste ved Museumsbanen.

Driftsudvalget fastlagde for sæsonen reviderede regler for personalets uddannelse, ligesom der blev afholdt sikkerhedskursus og kursus i trykluftbremsen.



Aktivitet i Bandholm, hvor »Kiøge« rangerer på en af efterårets kørsler. Aktivitetskalenderen på side 58 tilbyder mange og lignende gode fotomuligheder i jubilæumsåret 1994. Foto: Carsten Buhl.

En lokomotivfyrbøder er godkendt til lokomotivfører, en lokomotivfyrbøderaspirant er godkendt til lokomotivfyrbøder, en togbetjent er godkendt til togfører, og en aspirant er godkendt til rangerleder. 3 mand er blevet sikkerhedsprøvet ved Lollandsbanen.

★

Det er skrevet så tit, men det kan ikke gores for ofte: Museumsbanens drift er baseret på medlemmernes indsats - dels til vedligeholdelse og dels som togpersonale. Interesserede medlemmer får den fornødne oplæring, og løsningen af de mangeartede opgaver omsættes til oplevelser. Vil du være med, så kan du finde adresse og telefonnummer her i bladet.

PS: Husk medlemsmødet 20. april i København om Museumsbanen.

Carsten Buhl

Lokomotivklubben KKK

Kolding lokomotivklub kan atter kigge tilbage på en fin sæson. I 1993 har der på kørslerne Vejle-Jelling og Middelfart-Strib været en passagermæssig fremgang på over 15%. Også klubbens »åbent-hus« arrangement den 18. september trak mange gæster - op imod 250 interesserede besøgte klubbens base i Lunderskov. Sporarealet i Lunderskov er ganske vist formindsket en smule efter DSBs omfattende renovering af hele stationsområdet, men hele klubbens område med remiser, lager og opstillingsspor er i betydelig bedre udrustning end tidligere set - så der var nok at kigge på for de mange besøgende. Siden vi sidst har bragt nyt fra KKK, har foreningen fået ny formand, Jan Søndergaard, Vejle.

Jan Forsslund

Ture med MY 1101

I anledning af DSBs MY 1101 40 års jubilæum, køres der et flot og flagsmykket særtog den 7. maj 1994 (lørdag), pris 150,- kr. Strækning: Københavns Hovedbanegård-Nakskov og retur, med afgang fra København 07:25. I Maribo arrangeres tur med MBJ's LJ M 1 (+30 kr.).

Den 21. maj 1994 køres et tilsvarende tog fra Kbh.-Nykøbing Sjælland og retur - afgang 08:05.

Information: DSB-Roskilde, Museumstog, tlf. 46 32 23 48 - 100.

Roskilde Remise, den 14.-15. maj 1994

Efter den store succes forrige år, ved åbent hus arrangement hos DSB Museumstog gentages successen men med mange flere aktiviteter.

I Weekenden den 14.-15. maj åbnes dørene for udstillingen, hvor der er lejlighed til at stifte bekendtskab med 8-9 damplokomotiver, og diesellokomotiver som MY, MX og MO tog med diverse vogne. Ligeledes køres der med Triangel vogne. Der forventes endvidere besøg fra udlandet med fremmed damp og diesellokomotiver i anledning af MY 1101's 40 års fødselsdag.

Man kan køre med pendler tog mellem Roskilde station og Remise området. Pendler togene vil køre fra kl. 9:15 til kl. 15:45 hvert 30 minut, trukket af Ardelt, F-maskine eller MY 1101.

Lørdag aften ca. kl. 17:00 til 22:00 vil der blive kørt et særtog med R+K i forspand med 10 vogne.

DSB Museumstog/Villy Pedersen

Veteranbanerne redigeres af
Anders Riis og Jan Forsslund

Læserne skriver

Holger F. Sørensen, som skrev den historiske artikel om GM-lokomotiverne i Nr. 6/1993, har tilskrevet redaktionen om sidste nyt på diesellokomotivområdet. /red.

Apropos GM-diesellokomotiver

Da jeg i foråret 1993 lavede artiklen GM-diesellokomotiver ved DSB, som jo sluttede ret pessimistisk, var jeg beklageligvis ikke vidende om, at der i nogen tid havde været et vist samarbejde mellem EMD og det tyske Siemens. I 1992 havde man gennemprøvet fire diesellokomotiver, der i stedet for den traditionelle jævnstrøms-transmission var udstyret med en tysk trefaset vekselstrømstransmission med variabel periodetal, en parallel til det BBC-system de danske ME-lokomotiver er forsynet med, og som har store fordele frem for de hidtil anvendte jævnstrømsbanemotorer. De meget vellykkede prøver er nu resulteret i en ordre fra Burlington Northern på 350 diesellokomotiver på 4000 HK med Siemens transmission. Der er næppe tvivl om, at der vil være stor interesse for disse ved andre jernbaneselskaber, og at flere ordrer vil følge. Der er stor optimisme at spore hos EMD-folkene i La Grange, hvor fabrikshallerne nu er genåbne.

amatoragtig, ja vel nærmest som een af de ældste laserprintere, og det er synd når der nu er investeret mange penge i en ellers flot udstyret og vægtig bog. Kan bestilles for 360 SEK fra SJKs salgsafdeling (adresse i sidste nummer).
Jan Forslund

Bane bøger, Roskilde Motormateriel 4 Af John Poulsen

Bane bøger er nu kommet til bind 4 i den lange serie af bøger omhandlende samtlige motorvogne- og motorlokomotiver på de danske jernbaner. Bogen indeholder en minutøs gennemgang af nutidens motorvogne, nemlig privatbanernes lynetter fra 1965, og DSBs MR-regionaltog, der mens dette skrives runder et lille 15 års jubilæum. Som hele serien, er også denne bog særdeles præsentabel, og i udstyr og repro lever den op til sine forgængere - det er en bog, der nok skal blive læst, og anvendt som opslagsværk med sine mange tegninger, tabeller og oversigter. En bog til mange reoler. Atter et pletsud!

Jeg har egentlig kun een lille indvending: nemlig den, at serien med *denne* bog har ændret lidt i »anmelderens uskrevede fundats« om, at den omhandlede motormaterieltype skal have en afsluttet historie bag sig (som fx de danske skinnebusser, MO og Ardelt). Lynetternes historie kan vel med en vis rimelighed skrives nu, omend den næppe er halv fuldbragt, men med MR-togene synes det mere søgt at starte en historik netop nu. At forfatteren alligevel har gjort det, skyldes sandsynligvis, at de to togtyper faktisk er »to alen ud af samme stykke«.

MM4, 96 sider, A4 tværformat, ca. 250 ill., ca. 40 HO-tegninger, stift omslag i farver. Pris kr. 299,- (kan fås hos DJKs salgsafdeling).
Jan Forslund

Boganmeldelser

På sporet af 1993 - årbog om danske jernbaner Af Jan Forslund og Mogens Duus Forlaget Holsund

64 s. 130 ill., heraf 9 farvefotos. Kr. 110,-

Aktualitet i top, flotte farvefotos og en nøjagtighed, der er i top - samtidig med at bredden er med.

Det er kendetegnet for Forlaget Holsunds årbog »På sporet af 1993«. Det er tydeligt, at Jan Forslund og Mogens Duus fortsat brænder for dén årbogs-serie, som de skabte og nu er kommet med syvende udgave af. Samtidig har d'hr. netop fejret fem år som selvstændige forlæggere - under motto'et: Ingen bog kan blive så stor en succes, at overskuddet ikke kan komme kunderne til gode i en følgende udgivelse. En stadig udvidelse af sidetal, farve-fotodækning m.v. har gjort Holsunds årbog til en år for år stigende fornøjelse at læse, og man kan med bekymring spørge, om de da også fremover kan fortsætte med at slå deres egne rekorder i årbogs-kvalitet.

Tekst og fotos giver en upåklagelig bredde, og det er dejligt at se, at det kan lykkes at få det menneskelige aspekt med i fotos og tekst i en jernbanebog, uden at der slækkes på entusiastens krav om tekniske og historiske fakta!

En interessant nyskabelse er »togdøgnet i Danmark«, hvor alle begivenheder på en station følges igennem et døgn - her Nykøbing Falster. »Jernbanen«s redaktion har fulgt vore svenske naboers arrangement af »togdøgn« med interesse fra år til år, og

denne idé kunne være god at ta' op i »jernbanen« - hverken SJK eller Holsund har jo monopol på den.

Bogen har ikke mange svagheder, men én bør nævnes: Forfatterne har haft så travlt med at finde flotte farver på farvebillederne, at alsidigheden i denne forbindelse er gået tabt. Der er for meget tog skråt forfra... (otte af ni fotos). Farvefotos fra sidespor, skrotpladser, af mennesker i arbejds-situationer, udbedes gerne til næste år!

Endelig efterlyses på bogens udmærkede kort Holebybanen, når nu Skjern-Videbæk, Brande-Hjølund og Randers-Ryomgaard er med. Ellers en perfekt bog, som det ufatteligt nok lader sig gøre at producere til 110 kr., sendt til bestillerens postkasse....
Anders Riis

SJK nr. 60 Sveriges Lokstationer Af Malte Ljunggren

En tung og seriøs sag - en bog på hele 1,3 kg!, omhandlende samtlige svenske »lokstationer«, »loktall« og »lokskjul«, som man siger derovre, men mon ikke alle har gættet, at det drejer sig om lokomotivværksteder og remiser. Bogen er på 264 sider, indbundet, og med en mængde billeder og tegninger af langt de fleste bygninger beregnet for trækraften, og den går yderst grundigt til værks. For en svenskinteresse- ret må det være lidt af en bibel, og da den samtidig beskriver hvilke bygninger der endnu er bevaret, er den velegnet til at gå på jagt efter. Et stort minus i karakterbogen skal dog uddeles: -satsen er læselig, men

Billigt! For 280 kr.!

**Får du plads til denne
annonce, som læses af små
2.000 jernbane-interesserede
medlemmer.**

**Priser er ex. moms, og der
ydes rabatter ved gentagelser
og større formater.**

**Henv. J. Forslund / A. Riis
Annonceafdelingen
42 42 04 52**

DJK-nyt



DJK's Salgsafdeling



Nyt samarbejde

»Jernbanebøger« er den nye fællesekspedition for alle

Fra den 1. april har Forlaget Banebøger og Dansk Jernbane-Klub's Salgsafdeling indledt et samarbejde, der betyder, at begge parter bogekspektion - såvel til private som til forhandlere - fremover varetages af »Jernbanebøger«. Denne nye, fælles bogekspektion har til huse hos Dansk Jernbane-Klub på Kalvebod Brygge i København.

Samarbejdet betyder, at Forlaget Banebøger fremover får bedre mulighed for at koncentrere sine kræfter om den egentlige forlagsvirksomhed, og forlaget bevarer sin status som et 100% uafhængigt forlag. Bane-bogklubben vil som hidtil tilbyde medlemmerne af klubben banebøgeres nye udgivelser til rabatpris.

Arbejdet i DJK's Salgsafdeling vil fortsætte som hidtil, idet vi naturligvis håber på en øget omsætning, og fortsat regner med at yde såvel DJK-medlemmer som andre kunder en rimelig service med hensyn til udbud af jernbanelitteratur m.m. Det nye samarbejde vil være til gavn for jernbaneinteressen i almindelighed, og for køberne er det en forenkling, at man nu ét og samme sted kan købe praktisk talt alle danske jernbanebøger, der er i handelen; en service som DJK's Salgsafdeling længe har bestræbt sig på.

Etableringen af samarbejdet skyldes desuden, at begge parter har fundet det nødvendigt - ikke mindst på længere sigt - at anvende kræfterne mest rationelt. Selv om vi naturligvis håber at både nye forfattere og medhjælpere vil melde sig i de kommende år, bliver det nok ikke nemmere at rekruttere nye, unge kræfter til det store frivillige arbejde, som ydes i foreninger og lignende inden for vor fælles hobby. Netop derfor er det i vore øjne nødvendigt at udbygge alle former for samarbejde.

Gennem »Jernbanebøger« vil du fortsat kunne købe nyudgivelser fra såvel banebøger som DJK's forlag til en forudbestillingspris, og her skal du altså først betale bogen, når den er modtaget.

Som medlem i bane-bogklubben betaler du et depositum, og for denne permanente »forudbetaling« får du tilbudt udgivelserne fra banebøger en smule billigere.

Med samarbejdet mellem den største

udgiver af jernbanebøger og den største og ældste forening for jernbaneinteresserede, håber vi at have taget et positivt skridt ind i det næste århundrede.

På det indlagte bestillingsark er omtalt den netop udkomne bog »Jernbanehistorisk Årbog '94«, ligesom Banebøgeres næste to udgivelser: »Flere forsvundne stationer« samt »Jernbanen i Aalborg gennem 125 år« er omtalt.

Birger Bruun og Ole-Chr. M. Plum

Udsolgte titler

Nedenstående titler, der var omtalt i vort katalog »På sporet af danske jernbanebøger, 1993-94« er udsolgte:

0603: Fra My til Me

0765: Fra Atalantic til Pacific

1010: Vandelgrisen

Nyheder

Souvenirs fra Museumsbanen Maribo-Bandholm

I 1994 fylder Maribo-Bandholm Jernbane 125 år, og fra Museumsbanens side bliver der lagt op til en sæson med utrolig mange og spændende aktiviteter. Banen har ladet fremstille en huskeklemme, en lighter, en kapselåbner samt en kuglepen, der er forsynet med Museumsbanens navn samt en festlig tegning. Tingene sælges naturligvis i togene på Museumsbanen. Gennem Jernbanebøger har vi lavet et tilbud, hvor du kan erhverve alle 4 ting til en særlig favorabel pris: 55,- kr. (inkl. forsendelse).

Bronzeskilt fra Bloustrødbanen

Foreningens smalsporsbaner i og omkring Bloustrød har fået fremstillet et flot cirkelrundt skilt i bronze, der er prydet med banens logo (et sporstykke). Skiltene er ca. 18 cm i diameter og fortløbende nummerede. Pris: 250,- kr. (inkl. forsendelse).



Ovennævnte bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på *postgiro-konto 3 17 91 76, Jernbanebøger, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.*

Husk på talon til modtageren at anføre bestilling samt DJK-medlemsnummer/kundenummer.

BB, HCN, OCMF

DJK udflugter

My-afskedstur Torsdag den 12. maj (Kristi Himmelfartsdag)

Med overgangen til K 94 ophører den daglige drift med My ost for Storebælt. Allerede i midten af april overføres størstedelen af de tilbageværende My til vest-området, og når dette læses, vil der kun være een enkelt drifts-My på Sjælland, som er fast reserve-maskine. Sandsynligvis bliver udflugten det sidste personførende tog med drifts-My på Sjælland.

I anledningen af afslutningen på en 40-årig epoke vover DJKs udflugtsafdeling - trods det meget korte varsel - at arrangere årets anden GM-tur: en afskedstur for My-erne på Sjælland, torsdag den 12. maj (Kr. Himmelfartsdag).

Der køres også denne gang fra København H. kl. 8.20 med ophold i Glostrup, Høje Tåstrup og Hedehusene til Roskilde (30 minutters ophold, forbindelse vestfra med IC 112), afgang 9.32. Ad Sydbanen over Køge arbejdstogskørsel til Næstved med udnyttelse af de fotosteder, der passer til et kort tog: My-(BD)-Bk-B-AB, ankomst Næstved kl. 13.00. Turen fortsætter med fotostop i Lundby (midterspor) og Vordingborg (spor 1, omlob), og derfra retur til Næstved.

MY på Slagelse-Næstved..?

Vi håber fra Næstved at kunne få lov til at benytte Slagelse-Næstved-banen, hvor der aldrig planmæssigt har kørt My og røde vogne. Hvis det ikke skulle være muligt at gennemføre turen over Sandved, køres i stedet ad Midtbanen med fotostop i Glumso og Ringsted, og derfra til Slagelse. Fra Slagelse fortsætter turen til Korsør (sporbenyttelse tæt på stationsbygningen) for endnu et afskedsbillede, inden vi returnerer mod København med stop på de større stationer og i Borup, Viby og Hedehusene, ankomst København H. kl. ca. 19.00.

Igen kan turen gennemføres med 100 deltagere og til kr. 200,- for voksne og kr. 100,- for børn. Bestilling af billetter sker ved snarest og senest den 3. maj at indbetale turprisen på postgiro 8 11 10 06, DJK Udflugtsafdelingen, Kalvebod Brygge 40, 1560 København V, eller i check. Der udsendes ikke bekræftelse på turens gennemførelse, men oplysning om turen kan fås på telefonavisen fra ca. 5. maj.

Der vil igen være mulighed for at købe morgenbrød og forfriskninger i løbet af da-

HUSK!

DJK's billetrabatordning.
Henvendelse til sekretariatet
33 93 20 02

B.B.

gen, også i form af frokost. Af hensyn til indkøbene bedes du ved bestilling af billetter anføre, om du ønsker mulighed for at købe frokost i toget.

Tag afsked med de sjællandske My'ere med manér -
denne gang tør vi love, at det ikke sner!

Jakob Stilling

Tur til Kongerslev (Mosebruget)

den 16. april kl. 9.15 fra Hobro Station.
Tilmelding senest 15. april på telefon
86 61 38 39.

Danmarksferie med tog

Med DJK til Nordjylland
19.-24. juni 1994

Igen i år arrangerer Dansk Jernbane-Klub en anderledes sommerferie, hvor man en hel uge lever i og omkring sit eget tog. Ugen igennem klares opgaver som indkøb, madlavning og rengøring af deltagerne i fællesskab. Toget medbringer sove-/liggevojn, badekarvojn samt egen spisevojn. Endvidere medbringes bagagevojn til bl.a. transport af cykler. Toget køres i år med dieseltækkraft på grund af mangel på køreklart damplokomotiv. Blandt de byer der besøges er Aalborg, Hirtshals, Fr.havn og Skagen.

Turen starter søndag den 19/6 1994 fra Fredericia lidt før kl. 9.

Pris for voksne kr. 1500, og for pensionister og børn kr. 1125. Tilmelding og yderligere oplysninger hos:

Preben Clausen,
Vandværksvej 9, Brejning,
7080 Borkov. Tlf. 75 86 21 20.

Generalforsamling i Nordjysk Afdeling, Dansk Jernbaneklub, onsdag den 24.11.1993

De nordjyder er jo ikke sådan til at ændre på ting, der efter deres mening fungerer godt, så der var ikke noget underligt eller usædvanligt i, at Mogens blev valgt til aftenens dirigent - uden modkandidater! 18 var mødt op.

Første punkt herefter var formandsberetningen ved formand Hans Meyer: Det har været en god sæson trods de mange dieseltrukne ture grundet 34's renovation. Vi har da også ofte hørt turister give udtryk for beklagelse over ikke at få kulrøg i næsen på turene, og har da også kun kunnet give dem ret. Der hører nu een gang damp til plantog. Og sådan vil det blive længe fremover, om alt arter sig.

Udover godt besøgte plantog på egen bane har sæsonen budt på mange spændende ture på fremmed bane. I forbindelse med Hjørring byjubelæum kørte vi en uge i august på Hirtshalsbanen, og der blev og-

så til 2 ture til Mosskov i Rold Skov. Desuden har vi stillet lods og togfører til rådighed for 3 gange besøg af købelystne nordmænd. Det blev også til en spændende og hyggelig tur til Mariager for at bringe F3 til Aalborg.

Og så blev 34 færdigrenoveret midt sommer. Der er her stor grund til at sige de få, der gjorde arbejdet muligt, stor tak: Der er ikke nu blot tale om en nyrevideret maskine, men også om et på alle punkter væsentligt bedre kørende lokomotiv.

Omgivelserne ved remisen er blevet meget bedre. Der er sket en kraftig oprydning, og selve remisen er vi nu i god gang med. Således er taget tætnet - næsten! og vi skal til at igang med porte og vinduer over samme. Sporene på forpladsen trænger til en kærdkommen revision. Foreløbig er vi ved at have styr på tilvirkningen af de nødvendige hjertestykker.

Takket være Frank er der kommer fin styring på medlemsaftenerne i vinterhalvåret. Der har været flere velbesøgte filmaftener.

Det har været glædeligt med et særdeles godt samarbejde med klubber og afdelinger såvel inden- som udenfor foreningen. Samarbejdsudvalgsmoderne har været konstruktive og vi har hos os i Aalborg haft megen glæde af en kontakt til Skælskør efter vigtige reservedele til skinnibusserne.

Der har fra Midtjysk Afdelings side været indsigelser mod en - for dem at se - for stor indflydelse i hovedforeningen fra Nord-

jysk Afdeling. Der er derfor udarbejdet et nyt udkast til afdelingens love, der bringer dem i overensstemmelse med hovedforeningens. Og hermed var formandsberetningen til ende. Og godkendt uden sværds slag.

Regnskabet blev forelagt af Hans: Kort og godt - pæne tal over hele linien. Blandt andet grundet ændret praksis fra Aalborg kommune, hvorved vi har fået tilskud for 2 år i samme regnskabsår. Men vi kan også godt selv: indtægterne fra de mange korte tog har været fine.

Herpå gik man over til Indkomne Forslag: Nye vedtægter for bane blev fremlagt og godkendt med 17 for, medens et medlem undlod at stemme.

Herpå valg af bestyrelsesmedlemmer: Hans Mikael Martens og Søren var på valg og erklærede sig rede til genvalg. Medlemmernes kommentarer blev taget som udtryk for enstemmigt genvalg: »Ska' vi ik' snart ha' kaffe?«

Som supleanter var Mogens og Frank på valg. Og det blev de så!!

Under eventuelt lod det fra dybet af salen: »vi ta'r EVT. en pilsner!« Hvilket blev startskuddet til en snak over bordene om stort og småt som fællestur til næste års generalforsamling i København, evt. indkøb af tungere klædeskab til flytning af dieselmaskinerne og - til sin tid - D-maskinen, mere remiseplads m.v.

Mødet sluttede i god ro og orden med årets gang i billeder. Søren Gissel

Møder i DJK

Møder i København

Medlemsmøder på Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Kbh. Ø.

Onsdag den 20. april 1994 kl. 19.30:

Fra Maribo Bandholm Jernbane til Museumsbanen. Carsten Buhl m.fl. fra Museumsbanen fortæller om Bandholm-banens udvikling fra hensygnende men dog stadig levende godsbane til aktiv museumsjernbane. Der vil blive vist film og lysbilleder fra Museumsbanen gennem tiderne.

Aftenens emne danner optakt til markeringen af Maribo Bandholm Jernbane's 125-års jubilæum i 1994.

Vogn-ex:

Sidste tirsdag i april og maj måned.

Midtjysk Afdeling

Fredag den 16. sept. 1994 kl. 19.30

på Randers Station: Anders Færch Hansen holder foredrag om Vognfabrikken Scandia og fabrikkens »produkter«, herunder IC2.

Onsdag den 12. oktober 1994 kl. 19.30

på Hovedbiblioteket i Århus: »Privatbanerne på vej mod det 21. århundrede«. Direktør Ole Johansen, HHJ holder foredrag/debatoplæg.

Torsdag den 27. oktober 1994 kl. 19.30

på Herning station: »Privatbanerne på vej mod det 21. århundrede«. Direktør Knud Vigso, VLTJ holder foredrag/debatoplæg.

Fredag den 18. november 1994 kl. 19.30

på Randers Station: Midtjysk Afdelings ordinære generalforsamling med efterfølgende »loppemarked« over diverse jernbaneeffekter ved Mariager Remisekomitets foranstaltning.

Alle er velkomne til møderne - også ikke-medlemmer!

På gensyn
BESTYRELSEN

Sydjysk afdeling

Generalforsamling den 30. maj 1994 kl. 19.30 i Bramming Remise

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
 2. Beretning om sidste år og planer for næste år.
 3. Godkendelse af regnskab.
 4. Valg til bestyrelsen.
 5. Indkomne forslag.
 6. Eventuelt.
- Forslag under punkt 5 skal være formanden i hænde senest 8 dage før generalforsamlingen.
- Bjarke Boldt



Jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
42 42 04 52

Redaktion

Jan Forslund, Vasevej 19 A, 2840 Holte
42 42 04 52

Anders Riis, Klostergade 3, 9550 Mariager
Ansvarshavende redaktør
98 54 23 24

Medarbejdere

Erik B. Jonsen Ole-Chr. M. Plum
(DSB) (Privatbanerne)
Esthersvej 19, Holmevej 8,
2900 Hellerup 4340 Tølløse

Bent Jacobsen (DJK-nyt)
Maj Allé 62, 2730 Herlev

Bladekspedition

DJK, sekretariatet, Kalvebod Brygge 40,
1560 Kbh. V. Tlf. 33 93 20 02

Annonceekspedition

DJK, Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
v. Jan Forslund, 42 42 04 52. Giro 9 27 58 00

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til Bladekspeditionen. Reklamation af fejlekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes hertil.

Eftertryk eller kopiering er ikke tilladt uden kildeangivelse - eller efter kontakt til redaktionen. »Jernbanen« udsendes ultimo: februar, april, juni, august, oktober og december til medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof og fotos

Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrivne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom med ordet »retur« og tydelig adresse på bagsiden af hvert fotografi (på rammen af dias). Ellers indgår billederne i DJK's arkiv. Indlæg der ikke er signeret af et eller flere bestyrelsesmedlemmer tegner ikke nødvendigvis DJK's holdning.

Oplag: 2.400 eksemplarer.

Tryk: Central tryk Hobro, 98 52 01 16

ISSN 0107-3702

Det sker i DJK:

Tid	Sted og sag	Se side
20/4	Medlemsmøde i Århus	206
20/4	Medlemsmøde i København	62
26/4	Vogn-ex aften	62
12/5	MY-tur på Sjælland	61
30/5	Generalforsamling i Sydjysk	62
31/5	Vogn-ex aften	62
5/6	Jubilæumssæsonstart på MBJ	58



DANSK JERNBANE-KLUB

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet,
Flemming Jakielski, Kalvebod Brygge 40,
1560 København V. Tlf. 33 93 20 02

Foreningens telefonavis: 33 33 86 97

Med sidste nyt om møder, udflugter, bøger m.m.

Medlemskontingent 1994 og indbetaling

Ordinære medlemmer kr. 250,00
Juniormedlemmer
(under 18 år 1.1.1994)..... kr. 165,00
Husstandsmedlemmer kr. 165,00
Firmakontingent
(inkl. 6 annoncer á 1/8 side)..... kr. 2000,00

Adresse: Dansk Jernbane-Klub, kassereren,
Kalvebod Brygge 40, 1560 Kbh. V.
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens bestyrelsesmedlemmer

- **Formand:** Bent Jacobsen,
Maj Allé 62, 2730 Herlev. Tlf. 42 84 21 07
- **Næstformand:** Hans Meyer,
Limfjordsbanen, Blishønevej 9, Godthåb,
9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.
- **Kasserer:** Gunnar W. Christensen,
Solbærvangen 39, 2765 Smørum.
Tlf. 42 65 73 13.
- **Sekretær:** Flemming Jakielski,
Islebrovej 4D, 2610 Rødovre.
Tlf. 42 91 04 28.
- Søren Bay, Koldinggade 17, 3.tv.,
2100 København Ø. Tlf. 31 38 46 79.
- Birger Bruun, Platanvej 18,
1810 Frederiksberg C. Tlf. 31 22 05 17.
- Anders Bruun, Museumsbanen,
Lykkeholms Allé 3C, st.,
1902 Frederiksberg C. Tlf. 31 20 40 42.
- Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.
- Keld Haandbæk, D-maskinegruppen,
Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse.
Tlf. 31 74 70 32.
- Ole-Christian Munk Plum,
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 59 18 53 83.
- John Rasmussen, Mariagerbanen,
Trøjborgvej 2C, 3.tv., 8200 Århus N.
Tlf. 86 16 03 08.
- Alf Blume (suppleant),
Paltholmterr. 46D, 3520 Farum.
Tlf. 42 95 53 92.
- Poul Kaspersen (suppleant)
Østergade 24, 3200 Helsingør.
- betyder valgt af generalforsamlingen.
- betyder valgt af banerne.

»Jernbanebøger«

Salgsafdelingen i DJK

Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 3 17 91 76

Ved: Ole-Christian Munk Plum, Birger Bruun
og H.C. Halvard.

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

Jakob Stilling. Kun skriftlig henvendelse:
Kalvebod Brygge 40, 1560 København V.
Postgirokonto 8 11 10 06.

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer, Blishønevej 9,
Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 98 38 31 27.

DJKs midtjyske afdeling

Troels Lenchler Poulsen,
Åparken 2, 1.th., 8300 Odder. Tlf. 86 56 03 15.

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt, Vangen 62, Tarp,
6715 Esbjerg N. Tlf. 75 16 78 54.

DJKs fynske afdeling

Bent Andersen, Kærhaven 4, st. 19,
5320 Agedrup. Tlf. 66 10 79 51.

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen, Skovvænget 4,
4900 Nakskov. Tlf. 53 92 73 37.

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog,
arbejdshold.

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl,
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 53 88 43 54.
Information i weekender: 53 88 05 49.

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 98 54 18 64.
Driftsbestyrer: Tonny Ring Nielsen,
Pilevej 4, 8850 Bjerringbro. Tlf. 86 68 08 58.

Arbejdshold i Mariager, Århus, Viborg og
Frederikshavn.

DJKs afdeling for smalsporsmateriel 700 mm

Oscar Meyer, Holløselund Strandvej 9,
3220 Tisvildeleje. Tlf. 42 30 82 22.
»Remisen« Bloustrød Teglværksvej 10, Bloustrød,
3450 Allerød. Tlf. 42 27 08 18 (onsdag og lørdag)
Giro: 3 46 56 16.

Limfjordsbanen

Ove Thomsen, Nøddevej 27,
Stæ, 9310 Vodskov. Tlf. 98 25 63 25.
Information, Martens, 98 81 10 46.

D-maskine gruppen

Preben Clausen, Vandværksvej 9,
Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 75 86 21 20.

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bramming remise

Bjarke Boldt (se adressen ved sydjysk afdeling).

Høng remise

Erik Rothmann, Bakken 70, 4370 St. Merløse,
Tlf. 53 60 15 57.

Odense remise

Per Boysen. Tlf. 66 17 91 56.

Flintholm station (Frederiksberg)

Keld Haandbæk, Høgholtvej 5A, 2720 Vanløse,
Tlf. 31 74 70 32.



Ordhunden

Forrige nummers sporhund blev gættet af ganske mange læsere, og godt 75% havde fundet vej til Kalundborgbanen. Der var mange gæt på Morkov, Knabstrup, Vippe-rod? og især Svebølle, men det rigtige er selvfølgelig *Regstrup*, et lille hensygnende stationssamfund vest for Holbæk.

Per Andersson, Sengeløse, var den heldige vinder af en lille bogpakke med jernbanebøger.

Og så til Ordhunden, hvor blot kodeordet skal indsendes til redaktionen i Holte inden den 15. maj, og du er med i næste ombering. □/JF

Vi har modtaget:

Til sporhunden

Vedr. tog 280 m.fl., jfr. Sporhunden nr. 5 okt. 93, nr. 6 dec. 93 og nr. 1 feb. 94.

Forholdene vedr. foto i nr. 5 er lidt mere komplicerede end som anført. Det hele begyndte i sommerkøreplansperioden (sidst i juni til sidst i aug.) i 1975 eller 1976 og fortsatte nogle år frem i tiden.

Iflg. tjenestekøreplaner (TKØ) har forholdene været som nedenstående:

Tog 280 (Mz 600)

kørte i for- og eftersæson daglig. I højsæsonen kørte toget kun på S. Toget var Alpen-Express og befordrede endvidere tog 235, togdel fra Paris (Nord-Express). Toget befordrede endv. Komet,

som var optaget i publikumskøreplanen som tog 2470. Tog 280 kørte Rf-Rg-Kh.

Tog 5052 (Mz 480)

kørte i højsæsonen Rf-Kj-Kh på Hv. Toget var Alpen-Express og befordrede endv. togdel fra Paris (tog 235) samt tog 2470 Komet.

Tog 5046 (Mx 220)

kørte i højsæsonen Rf-Rg-Kh på Hv. Toget befordrede kun lokalvogne og var i publikumskøreplanen kun optaget over strækningen Nf-Rg-Kh som tog 280.

Tog 2470 fandtes kun i publikumskøreplanen og ikke i TKØ. Tog 235 nævntes kun som fodnote i TKØ.

Formentlig har dette haft noget at gøre med oprangeringsplanerne.

J. Graversen, Glostrup

★

FORKLARING TIL ORD MED STJERNE ELLER HJERTE FINDES I BILLEDERNE. INDEN FOR HVER KATEGORI ER RÆKKEFØLGEN TILFÆLDIG.

★

♥

♥

♥

★

12	♥	EJ STED- ORD	VOKA- LER	MO- TOR- VOGN	TRO- FAST KØR	... DIN MUND	NAV- ANBE- FALET	MÅL	♥	ENS	GUD FRE- DEN	ONDE DAME	
♥			3		2					1		4	
★			5		PIGE KÆR- TEGNE		★				STED- ORD		
1E		FIN- DES MALM		SPILLE VIRK- SOMH.		29	PIGE 9			★	BUNDT 2C		
♥			VAND- LØB	VIRKE- LIG TRAFIK		28	DIGT	SLAGS SKIB	10			1B1	TONER AR
★			6	14	C- KOB- LET	11	RYGER	12			LAG REAU- MUR	Ø ILD- STED	30
		23	LEVER PRÆ- STERE		EJEN- DOM				GLAD FLUOR	13		OVAL DE- FEKT	FIN- DES
STED- ORD					KØRE EFTER- LADT		27	DYR DO		KNIB	25		NEON
♥							1C	17	RÆVE- RØDE 1E			26	2C
2C1		POR- TEN DYR					2C						LYS
				15		SAGER VAND			SIND PURE			FÆR- GE ILEDE	22
PUDS- NING		STOP OM- TRENT		POST- DISTR. TAL	2B UD- BRUD		TONS KARAK- TER	★		24	RAN- GER- LOKO	DYR DITTO	
DARIO INSTRU- ERE DRIK					7			18	STED- ORD		1A1 2B		
8		BOK- SER	19		ALT- SÅ				20	♥			21